WIADOMOŚCI KLUBOWE
KRAKOWSKIEGO KLUBU AUTOMOBILOWEGO

NR. 11.
KRAKÓW
Św. JANA 11.

LUTY 1931.
TELEFON
Nr. 123-86.

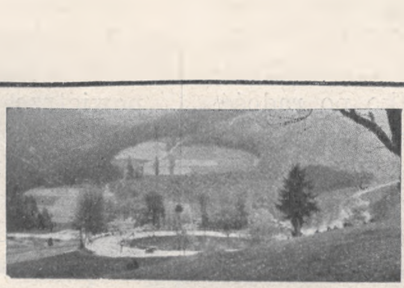
Walne Zgromadzenie K. K. A.

W zapowiedzianym terminie 26-go stycznia br. odbyło się doroczne Walne Zgromadzenie Członków naszego Klubu. W zastępstwie nieobecnego z powodu choroby byłego Prezesa p. Piotra hr. Rostworowskiego objął przewodnictwo V-Prezes p. Tadeusz Bukowiecki, który na wstępie poświęcił gorące wspomnienie ś. p. Robertowi hr. Lamezanowi Salins, b. Prezesowi Małopolskiego Klubu Automobilowego, a zarazem naszemu Członkowi. Tę część przemówienia wysłuchali zebrani stojąc.

Następnie p. Przewodniczący odczytał pismo ustępującego Prezesa, które na innem miejscu w dzisiejszym numerze in extenso umieszczamy, poczem dał krótki rys najważniejszych momentów życia klubowego za rok ubiegły i stwierdził, że nasz Klub posiada w swoim gronie szczerze oddanych pracowników o wybitnych indywidualnościach, silnie w obranym kierunku zarysowanych, co w konsekwencji doprowadziło do pewnego ścierania się poglądów. Przygotowana przez Komisję Matkę lista kandydatów do Zarządu ma być dążeniem do harmonji i tradycyjno-koleżeńskiej pracy wszystkich członków dla dobra i rozwoju naszego Klubu.

Po zagajeniu p. Przewodniczącego wygłosił Sekretarz Generalny p. Dygat obszerne sprawozdanie, z którego podajemy kilka najważniejszych momentów:

Otóż mimo najcięższych warunków, jakiemi zaznaczył się rok ubiegły, stowarzyszeniu naszemu przybyło po uwzględnieniu tych członków, którzy ustąpili i tych którzy przybyli, netto 14 członków.



Fragment drogi na „Kocierzy"

Sekretarjat Klubu odebrał około 3.000.—, a wysłał około 3.500.— listów, a poza tem kilka tysięcy listów szablonowych, zaproszeń, urgensów i t. d.

Powołane do życia „Wiadomości Klubowe", których zaczątkiem były dawne komunikaty, rozwinęły się dzięki współpracy członków nadzwyczajnie i mają zdaje się byt zapewniony.

W dziedzinie sportu aktywność Klubu zaznaczyła się w sposób wzmożony. Zimowy sezon należy uważać za ugruntowany do czego przyczyniła się współpraca Zakopiańskiego Komitetu Imprez Sportowych.

Pan Prezydent Rzeczypospolitej Ignacy Mościcki przyjął dnia 15-go marca ub. r. delegację Klubu, złożoną z PP. Piotra hr. Rostworowskiego, Dr. M. Hładija i Wilhelma Rippera i objął protektorat nad III. Międzynarodowym Wyścigiem Tatrzańskim oraz ufundował nagrodę honorową, zdobytą przez Hansa von Stucka. Dzięki wysiłkom przedstawicieli polskiego automobilizmu na terenie międzynarodowym, a mianowicie PP. Prezesa A. P. Karola hr. Raczyńskiego i Prezesa Komisji Sportowej A. P. Janusza Regulskiego, III. Międzynarodowy Wyścig Tatrzański zaliczony został w roku sprawozdawczym do rozgrywek o Mistrzostwo Górskie Europy.

Organizację III. Międzynarodowego Wyścigu Tatrzańskiego przeprowadził Komandor T. Bukowiecki przy pomocy vice-komandorów A. Dygata i Dr. Grabowskiego, z którymi współpracował w imponujący sposób sztab fukcjonarjuszy, złożony z 62 członków Klubu. Nieocenioną okazała się pomoc władz wojskowych, za którą Krakowski Klub składa odnośnym Władzom wyrazy gorącego podziękowania. Organizacja opierała się na wzorach i doświadczeniach z lat poprzednich, mających już swoją świetną tradycję i została uzupełniona inicjatywą nowych władz wyścigu, dzięki czemu rezultat w każdym kierunku okazał się znakomitym.

Krakowski Turniej Automobilowy stał się jedną z najpopularniejszych imprez Krakowa i zaznaczył się niezwykle liczną frekwencją zawodników. Do uświetnienia organizacji przyczyniła się pomoc miasta, którego Władzom złożył mówca imieniem Krakowskiego Klubu Automobilowego wyrazy podziękowania. W propagandzie tych imprez rolę dominującą odegrał Ilustrowany Kuryer Codzienny, którego naczelnemu Redaktorowi panu Posłowi Dr. Marjanowi Dąbrowskiemu oraz Dyrektorom Mieczysławowi i Kazimierzowi Dobijom, Sekretarz Generalny wyraził w imieniu Klubu serdeczne i gorące podziękowanie.

Sezon turystyczny zainaugurowany został w dniu 4 maja ub. r. zjazdem przy kościółku automobilistów na Obidowej. W uznaniu wybitnych zasług położonych około odbudowy tego zabytku

Kornel Makuszyński.

Po raz dwudziesty piąty.

Podejmując inicjatywę pisma „Zakopane" umieszczamy niniejszy fejleton pióra znakomitego pisarza, dla przyczynienia się do propagandy Zakopanego, z którem łączy nas ożywiona współpraca sportowa. Redakcja.

Bogu dziękować, po raz dwudziesty piąty zanotowały księgi klimatyczne przyjazd do Zakopanego jednego z najprzystojniejszych mężczyzn, jakich kiedykolwiek tu widziano. Gardzę fałszywą skromnością i oświadczam wprost, że to o mnie mowa. Dwadzieścia pięć razy zapytywała mnie uprzejmie karta meldunkowa: „W jakim celu pan przybył?" Odpowiadam zwykle, również uprzejmie: „Djabli wiedzą". Jest to bowiem dość dziwaczne pytanie. Człowieka, który przychodzi do księgarni, nikt nie pyta, czy mu przypadkiem nie potrzeba eleganckiej trumny, wiadomo bowiem, że przyszedł po książkę; tak też i ja nie po trumnę przyjeżdżam do Zakopanego, tylko po radość, tak błękitną, jak niebo ponad górami i taką czystą, jak śnieg, w który się Zakopane, jak w jasny otula kożuch. A gdybym żył jeszcze sto siedem lat, choćbym za łaskawem pozwoleniem księdza dziekana Tobolaka nawet cudów dokazywał, nie zdołałbym jeszcze odpłacić się Zakopanemu za to wszystko, co z jego mam rozrzutnej łaski. Kiedy jestem bardzo znużony, rwę do Zakopanego z kopyta, padamy sobie w ramiona, a z tego uścisku takie się we mnie prężą moce, że mógłbym, jako owe zwarjowane Tytany, przenieść Gewont na Gubałówkę. Kiedy mi jest smutno, jadę tu czemprędzej, bo jakaś rzewna radość rośnie tutaj, jak krokusy na śniegu. Kiedy zaś nadaremnie w promieniu stu kilometrów szukam uśmiechu, Zakopane woła mnie z oddali i już nazajutrz widzę tysiąc uśmiechów. Może to takie moje oszalałe szczęście (na psa urok!), ale w Zakopanem wszyscy się do mnie uśmiechają; i las i woda i katoliki i żydowie i kelner i taka kuzynka djabła, co sprzedaje Kurjerka i miss Podhale i miss Łysa Polana i taki jeden warjat, co wierszami gada i mulat Sam i Kataszek i ptaszek. Chodzę sobie po tem najdziwniejszem na świecie mieście, jak po rodzinnej ziemi i jest mi dobrze i jest mi szczęśliwie. Piję powietrze, jak wino i co gorsza, wino jak powietrze, czynię wrzask, jak pomylona na rozumie czajka, a miły pan Gaugusch na moje przybycie morduje wieprza, co z okrzykiem radości dla mnie umiera. Gdybym nie był najskromniejszym na

architektury Zarząd zamianował p. Olgę bar. Gallową Przewodniczącą Komitetu Opieki nad Kościółkiem oraz przesłał wyrazy uznania i podziękowania p. Dr. Wieczorkowskiemu.

Życie towarzyskie dzięki inicjatywie Dr. Zopotha zostało przywrócone do dawnej żywotności, a Gospodarz Dyr. Lanc zainicjował cieszące się powodzeniem zebrania czwartkowe oraz zorganizował odczyty p. Magdaleny Samozwaniec, prof. Walerego Goetla, i p. Dr. Macudzińskiego, którym Zarząd Klubu podziękował za poświęcenie swojego czasu i wiedzy.

Na dorocznym zjeździe Międzyklubowej Komisji Automobilowej postanowiono znieść nagrody pieniężne, których inicjatorem był nasz Klub. Obecnie, ze względu na wyjątkowo ciężką sytuację gospodarczą w kraju, nasza delegacja to stanowisko M. K. Aut. solidarnie zaakceptowała.

Mowca zakończył oświadczeniem, że wobec ukończenia się mandatu p. Prezesa Piotra hr. Rostworowskiego, Zarząd powziął jednogłośnie uchwałę złożenia swoich mandatów w ręce Walnego Zgromadzenia.

Sekretarz Komisji Sportowej Dr. Grabowski, złożył szczegółowe sprawozdanie z sezonu sportowego 1930, podając poszczególne wyniki wszystkich imprez, jakie się w roku tym odbyły a mianowicie: Jazda Zimowa 8-go lutego, Gymkhana 19-go lutego, i Wyścig Torowy 23-go lutego. Kra-



ANTONI HR. POTOCKI
Pierwszy Prezes i Członek Honorowy Dożywotni Krakowskiego Klubu Automobilowego, wybrany przez aklamację na Walnem Zgromadzeniu w dniu 26 stycznia 1931 Prezesem K.K.A.

świecie człowiekiem, przewróciłoby mi się w głowie i puszyłbym się, jak sam Karpowicz, co w swojem bobrowem futrze wygląda na Krupówkach, jak procesja w jednej osobie. Gdybym tak nie miłował znakomitego burmistrza, pana Winnickiego, jak go miłuję, groźnego miałby w mej osobie na tę godność konkurenta, chociaż — nawiasem powiedziawszy — wolałbym odrazu zwarjować, a nie tak na raty, jak to musi czynić burmistrz biednego Zakopanego, ten wieczysty Salomon, co wciąż usiłuje nalać z próżnego.

Tak sobie tedy przyjeżdżam dwa, a czasem trzy razy do roku i raduję się. Lekko podchowany kretyn może mnie zapytać, czem to się tak można radować w tem Zakopanem? Takiego trzeba zielonawym maliniakiem codziennie przez czas dłuższy uderzać po głowie, aby zmiękła. Radować się trzeba przedewszystkiem namiętną pasją tego miasteczka, które tłamsi, kto może, a ono żyje, coraz wspanialej i coraz bujniej. Wszystkim naszym wrogom pokażemy z godnością, dość symbolicznie w tym celu nazwany szczyt: Suchy Zadek. Bo i co nam kto zrobi? Pan Bóg, jak orzeł nad cudownemi górami lata i jednak w stronę naszą uśmiecha się błękitem, albo brylantami śniegu na nas sypie. A o resztę mniejsza. Ludzie naogół nie są źli, tylko czasem cokolwiek głupawi. Ten i ów czasem pyskuje, bo mu dali w restauracji zbyt słonego śledzia; ten i ów czasem bzdury o Zakopanem napisze, bo pan burmistrz nie wyszedł na dworzec witać go ze strażacką orkiestrą; ten i ów jakąś pakość Zakopanemu uczyni, bo mu sikająca Krynica dlaczegoś tam milsza, tak jak gdyby na szerokim polskim świecie nie było dość miejsca i na Zakopane i na Krynicę. Twardzi są jednak zakopiańscy ludzie i bardzo, bardzo wiele od lat kilku przybyło im rozsądku. Tem to radośniej przyznaję, bom srogie swego czasu toczył z nimi boje, dziś jednak z wielkim im się kłaniam szacunkiem, ciężkie bowiem mają życie, a jednak coraz częściej naśladują Europę. Wszyscy przeciw nim, a mało kto z nimi. Podatki płacą srogie, a nikt nie chce niczego uczynić, aby tym zapracowanym nieszczęśnikom przedłużyć kilkumiesięczny sezon do całego roku, przez stworzenie jakichś na europejską skalę urządzeń, domów zdrojowych, kasyn, teatru czy innej wspaniałości, aby ludzie przyjeżdżali i w marcu i w listopadzie. Patałachy różne myślą, że do Zakopanego można przyjeżdżać tylko w lecie i w zimie, a to jest prawie kłamstwo, bo takiej promiennej wiosny i takiej złocistej jesieni niema nigdzie w Polsce.

kowski Turniej Automobilowy od 8—10 czerwca ub. r. składał się z IV. Polskiego Zjazdu Gwiaździstego, Wyścigu pod Ojcowem, i Raidu Pętlicowego. Wyścig Tatrzański odbył się 24-go sierpnia. W urządzonych przez nasz Klub imprezach brali udział prócz naszych członków, Członkowie A. P., Ł. A. K., A. W., Ś. K. A., M. K. A. Poza tem mieliśmy gości z zagranicy, a mianowicie p. Hansa v. Stucka z A. v. D., p. Schmidta z A. D. A. C'u, Haralda Weinschencka z Oe. A. C., p. Willy Horaka z M. S. A. C'u, oraz p. Josefa Vermirowsky'ego i Gaston Marechal'a niestowarzyszonych. Krakowski Klub Motocyklowy przyczynił się do uświetnienia Wyścigu Tatrzańskiego licznym udziałem swoich członków.

Komandorowi Krakowskiego Turnieju Automobilowego p. Dr. Macudzińskiemu i Komandorowi Wyścigu Tatrzańskiego p. Bukowieckiemu oraz wszystkim szefom poszczególnych imprez i współpracownikom wyraził Dr. Grabowski imieniem Komisji Sportowej podziękowanie za pracę dla organizowanego przez nas sportu, którego wysoki poziom zawdzięczamy harmonijnej współpracy władz klubowych, poparciu władz cywilnych, wojskowych oraz zapałowi i ofiarności zawodników.

Z działalności naszej Komisji Turystycznej zdał sprawozdanie Prezes tej Komisji p. Bukowiecki, który podał do wiadomości zebranych, że znaczna część wysiłków poświęcona była działalności informacyjnej, zaprowadzeniu ewidencji stanu dróg, firm samochodowych, warsztatów, hoteli itd. Na rogatkach miejskich ustawiono tablice informacyjne w porozumieniu z firmą Standard Nobel i jej kosztem. W roku sprawozdawczym wypracowano marszrut na przeszło 25.000 km. W dalszym ciągu starano się o podtrzymanie kontaktu z władzami państwowemi i samorządowemi z wydziałem VII. Magistratu M. Krakowa, z Okręgową Dyrekcją Robót Publicznych i Wojewódzkim Wydziałem Bezpieczeństwa Publicznego. Za interwencją Klubu zwiększono normę szybkości w mieście, pozwolono na wymijanie tramwaji i na używanie sygnałów mechanicznych. Za uwzględnienie postulatów Klubu w każdym kierunku należy się specjalne podziękowanie PP. Dyrektorowi Inż. Dudekowi, Radcy Zinkiewiczowi, Naczelnikowi Walickiemu i radcy Hergetowi.

Z inicjatywy Komisji Turystycznej powstało strzeżone stoisko samochodowe w Rynku Gł., w którym w ciągu półrocza parkowało 1.085 samochodów.

Na ostatniem posiedzeniu M. K. Aut. uzyskano z inicjatywy K. K. A. zgodę A. P. na umieszczenie firm Klubów regjonalnych na informacyjnych tablicach hotelowych.

Organizowane wycieczki klubowe nie miały powodzenia w roku sprawozdawczym.

Doczekamy się jednak i tego. Tylko spokojnie. Bo dlaczego właściwie właściciel pensjonatu, czy kupiec zakopiański ma mieć robotę przez cztery miesiące, a przez osiem ma zapytywać siebie, codziennie rano, czy się już powiesić, czy jeszcze poczekać na komornika? Nie widzę najmniejszej racji.

To też z wielkim rykiem radości patrzę, jak naród zakopiański pazurami drze granit swojego twardego żywota i nietylko żyje, ale sztuki magiczne wyprawia. Patrzcie! patrzcie! „Odrodzenie" już pod dachem, wspaniały pomnik wspaniałej kobiety, pani Jelskiej i jeszcze kilku bożych opętańców, Bratniak monumentalny siadł u stóp Gubałówki, szkołę budują, ulice gotują szerokie, ratusz niedługo wyrośnie. I to wszystko zbudowała bieda z nędzą i żelazobeton uporu. Daj wam Boże zdrowie, dzielni ludzie! Patrzcie dalej! Tam, gdzie w lecie skakały polne koniki, albo pchły, tam skaczą dziś rasowe, cudowne konie; Giewont i Jamontt w jednym stoją domu. Zjawił się taki zwarjowany Litwin, furjat pracy i energji i ukręcił bicz z piasku, którym konie popędza, stworzywszy imprezę sportową tak wspaniałą, jakich niewiele jest w Europie. Świetni oficerowie uczynili najazd na Zakopane, aże się do nich śmieje słońce. Krynica podobno pomaga na brak dzieci, ja zaś myślę, że potężne ułany zakopiańskie z wyborniejszym mogą to uczynić skutkiem. My tu mamy swoje metody, zdawna wypróbowane.

Zimowy żywot Zakopanego jest w tej chwili zgoła świetny. Zawody konne są wprost bajką żywą i radosną; zawody narciarskie są cudem energji, zręczności i tężyzny. A ponad tem wszystkiem śliczność Zakopanego nie do opisania.

Anglicy, którzy tu są, po raz pierwszy w życiu dali się wytrącić z równowagi, tak są — oczarowani; są tu Niemcy, (po raz dziesiąty wracający) — oczarowani; Szwajcarowie — oczarowani; Duńczycy — toże oczarowani. O, najdrożsi Polacy! bądźmy też oczarowani. Przestańmy pyskować z byle powodu, przystrójmy w uśmiech ponure fizjognomje i cieszmy się, że możemy paść słońcu w ramiona i ucałować śnieg taki czysty, jak dziewczęce spojrzenie; radujmy się wielką radością, że mamy to biedne i najśliczniejsze na świecie Zakopane, jasne i promieniste. Wtedy z tą wielką radością w duszach, zaczniemy rozmyślać i radzić, jakby to uczynić, aby tu przywieść nietylko tę Polskę, co się chce bawić, ale przedewszystkiem tę nędzę, co nigdy słońca nie widziała zbliska, tę rozpacz z zaułka, co by się tu uśmiechnęła po raz

---

Kończąc Prezes Bukowiecki apeluje do nowego Zarządu, który ma być wybrany, by w swojej pracy szczególną uwagę zwracał na działalność turystyczną naszego Klubu.

Skarbnik p. Inż. Krzesiwo zdał sprawozdanie szczegółowe z naszych finansów i udzielił wyjaśnień w dyskusji, w której zabrali głos PP. Kowalski, Dr. Frenkel, Dr. Grabowski, Dr. Hładij i Dygat.

Następnie p. Tad. Gatty-Kostyal złożył obszernie potraktowane sprawozdanie Komisji Rewizyjnej, w którem między innemi Komisja ta zaleca odpisanie nieściągalnych wkładek i utworzenie funduszu żelaznego na pokrycie ewentualnych strat, poczem w imieniu Komisji Rewizyjnej postawił referent wniosek na udzielenie Zarządowi absolutorjum. Po żywej dyskusji na temat wniosków Komisji Rewizyjnej, absolutorjum zostało Zarządowi udzielone.

Następnie uchwaliło Walne Zebranie dwie zmiany statutu, a mianowicie: 1. zmianę roku administracyjnego, który trwać będzie od 1 października do 30 września każdego roku, 2. postanowiono, że oficerowie czynni armji polskiej, będący członkami Klubu, nie podlegają Klubowemu Sądowi Honorowemu.

Wreszcie przystąpiono do dokonania wyborów, których wyniki podane są w części urzędowej pod rubryką Komunikaty Zarządu.

W końcu Zarząd K. K. A. postawił wniosek wybrania ustępującego Prezesa Piotra hr. Rostworowskiego, w uznaniu wybitnych zasług, położonych około rozwoju naszego Klubu, Członkiem Honorowym Dożywotnim. Wybór został dokonany przez aklamację. Również na wniosek Zarządu wybrany został przez aklamację Płk. Dr. Tadeusz Piotrowski Członkiem Założycielem.

Walne Zgromadzenie trwało od godz. 6-tej popoł. do godz. 1-szej w nocy, przyczem licznie zebrani Członkowie okazali żywe zainteresowanie wszystkiemi sprawami naszego Stowarzyszenia.

pierwszy w życiu, tę udrękę zapracowaną na świecie, co nie ma czasu na jeden oddech zbyteczny: jakby tu przyjąć i ugościć rachityczne dziecko i szwaczkę nieszczęśliwą i wygłodniałego studenta; jakby tu przygarnąć, napoić słodyczą powietrza i nakarmić chlebem słońca, wszystkich, wszystkich nieszczęśliwych.

Mój Boże! Może się to kiedyś stanie. Może Polska tak kiedyś ukocha to Zakopane i te Poroniny i Bukowiny, że z nich uczyni swój wielki słoneczny dom i uczyni z niego sanatorjum dla zgorzkniałej duszy.

Ofiarujmy przeto miłość Zakopanemu, urodzonemu z matki ziemi i z ojca — słońca. Niech każdy je w tysięcznej części tak ukocha, jak ja je ukochałem. To wystarczy, aby było szczęśliwe.

Mógłbym tak snuć obłąkańcze marzenia przez dwa dni i dwie noce, lecz czas kończyć., bo się śpieszę na wesele. Jasiek Fedro wydaje zamąż śliczną siostrzenicę, a ja z całym rodem jestem w przyjaźni....

KOMUNIKATY ZARZĄDU.

Ukonstytuowanie się władz Krakowskiego Klubu Automobilowego.



Dr. MICHAŁ HŁADIJ
Członek Honorowy Dożywotni i były długoletni V-Prezes K. K. A.

Zarząd:

Prezes: P. Antoni hr. Potocki

V-Prezesi: PP. Tadeusz Bukowiecki, Wilhelm Ripper, Zenon Zieleniewski

Sekretarz Generalny: P. Adam Dygat

Skarbnik: P. Jan Kowalski

Gospodarz: P. Dr. Stanisław Zopoth

Członkowie Zarządu: PP. Zygmunt Bieżeński, Kazimierz Dobija, Inż. Zygmunt Drozdowski, Radca Stanisław Herget, Dr. Michał Hładij, Władysław Kasztelewicz, Inż, Jan Krzesiwo, Dr. Adam Kwiatkowski, Dr. Bolesław Macudziński, Dr. Łazarz Pilecki, Płk. Dr. Tadeusz Piotrowski, Piotr hr. Rostworowski, Prof. Antoni Schimitzek, Antoni hr. Starzeński, Dr. Stanisław Stein, Wiktor Wawreczka.

Komisja sportowa:

Prezes: P. Dr. Bolesław Macudziński

V-Prezesi: PP. Inż. Zygmunt Drozdowski, Dr. Adam Kwiatkowski

Sekretarz: Inż. Kazimierz Braun

Członkowie Komisji: Mr. Mieczysław Braun, Tadeusz Bukowiecki, Adam Dygat, Władysław Kasztelewicz, Grzegorz Mars, Mr. Witold Nowak, Kazimierz Orzelski, Płk. Dr. Tadeusz Piotrowski, Wilhelm Ripper, Jan Ripper, Wincenty Śmiechowski, Inż. Henryk Schmeidl, Antoni hr. Starzeński, Dr. Henryk Szatkowski, Por. Józef Sznabel, Mieczysław Walter, Wiktor Wawreczka, Alfred Żmuda.

Komisja Turystyczna:

Prezes: P. Płk. Dr. Tadeusz Piotrowski,

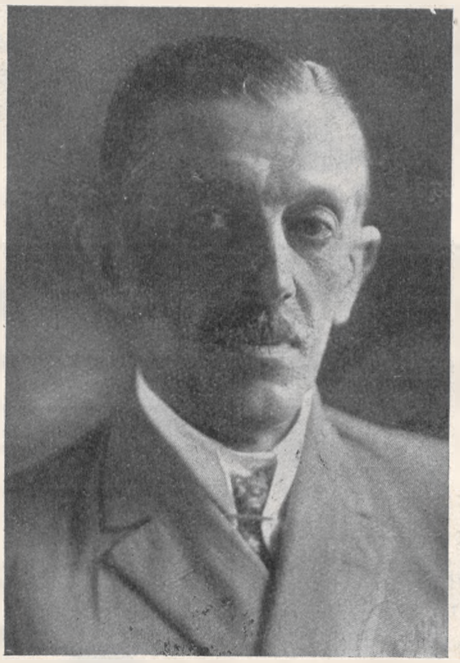
V-Prezes: P. Władysław Kasztelewicz

Sekretarz: Dr. Ignacy Cieszyński

Członkowie Komisji: PP. Inż. Oswald Beres, Tadeusz Bukowiecki, Inż. Kazimierz Braun, Radca Stanisław Herget, Jerzy Judkiewicz, Inż. Jan Krzesiwo, Dr. Adam Kwiatkowski, Dr. Włodzimierz Mostowski, Dr. Ł. Pilecki, Naczelnik T. Walicki, Inż. Karol Zinkiewicz, Alfred Żmuda.

Komisja Balotująca:

PP. Władysław hr. Bobrowski, Inż. Zdzisław Krudzielski, Dr. Adam Lardemer, Włodzimierz Lipoński, Kazimierz Orzelski, Adam hr. Starzeński, Dr. Marjan Ujejski.



PIOTR hr. ROSTWOROWSKI
Członek Honorowy Dożywotni, były V-Prezes a następnie Prezes K. K. A

Komisja Rewizyjna:

PP. Inż. Adam Chmurski, Inż. Bolesław Jurski, Tadeusz Gatty-Kostyal, Stefan Reicher.

Sąd Honorowy:

PP. Radca Stanisław Herget, Dr. Jan Walery Jaworski, Płk. Dr. Tadeusz Piotrowski Adam hr. Starzeński, Dr. Marjan Ujejski, Radca Karol Zinkiewicz.

Sekretarz Klubu:
P. Roman Czermak.



WILHELM RIPPER
Członek Honorowy Dożywotni, V-Prezes Klubu i były długoletni Prezes Komisji Sportowej K. K. A.








(W pierwszym rzędzie).

Zenon Zieleniewski
Viceprezes K. K. A.

Adam Dygat
Sekretarz Generalny K. K. A. i Redaktor „Wiadomości Klubowych"

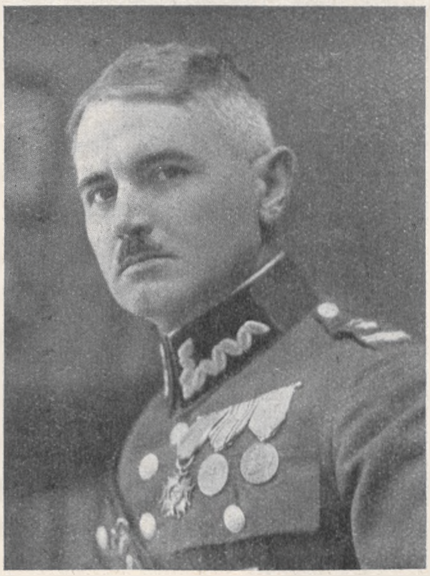
Tadeusz Bukowiecki
Viceprezes K. K. A. i Współredaktor „Wiadomości Klubowych".

(W drugim rzędzie).

Jan Kowalski
Skarbnik K. K. A.

Dr Bolesław Macudziński
Prezes Komisji Sportowej K. K. A.

Dr Stanisław Zopoth
Gospodarz K. K. A.



Dr Tadeusz Piotrowski
Prezes Komisji Turystycznej K. K. A.

Fotografje Członków Zarządu umieszczone zostaną w następnym numerze.

Urzędujący V-Prezes:

Na czas nieobecności Prezesa K. K. A. p. Antoniego hr. Potockiego, wybrany został przez Zarząd na zastępcę Prezesa p. Tadeusz Bukowiecki.

Nowi Członkowie.

W poczet Członków rzeczywistych K. K. A. przyjęci zostali PP.:

Elżbieta hr. Badeniowa, Kraków.
Dr. Teodor Birula Białynicki, Zakopane.
Leszek Hilczyński, Warszawa.
Marja Ludwika Koźmianowa, Nowostany.

Zniżone opłaty za tryptyki i karnety.

Z dniem 1-go lutego zniżone zostały znacznie opłaty za tryptyki i karnety. Informacyj udziela Sekretarjat.

Ze względu na to, że liczni członkowie, którzy korzystali z tryptyków i karnetów nie zwracali tychże po wygaśnięciu terminu ważności, pobiera się od 1-go lutego bm. w myśl rozporządzenia Automobilklubu Polski przy wydawaniu tryptyków lub karnetów kaucję w wysokości Zł 100. W razie niezwrócenia tryptyku lub karnetu w terminie, kaucja powyższa przechodzi na własność Automobilklubu Polski.

Dzwonek w bramie.

Dla wygody Członków założony został w bramie dzwonek wprost do portjera Klubu. Dzwonek ten z odpowiednim napisem znajduje się po prawej stronie bramy. Pozatem brama otwieraną jest teraz przez służbę klubową.

A. D.

Czego podczas turnieju zimowego nie widziałem.

Ilustrował A. Ż.

Niespodziewaną propozycję poprowadzenia „Pragi" w teamie K. K. A. przyjąłem bez namysłu i w kilka godzin jechałem koleją do Oświęcimia. W pociągu było silne przepełnienie, bowiem mnóstwo osób udawało się na imprezy narciarskie do Wisły. Mimo tego **nie widziałem** i nie spotkałem nikogo znajomego i nawet po dłuższej i serdecznej rozmowie mojego towarzysza raidowego pana K. z pięknemi narciarkami okazało się, że się przedtem nie znali. Po krótkiej podróży znaleźliśmy się w Oświęcimiu. Poza Warszawą **nie widziałem** drugiego miasta, któreby miało tak jak Oświęcim swoją „Pragę". (Przy tej sposobności wpadła mi jako długoletniemu „Taternikowi" myśl, aby „Pragą" jeździć w Tatry, a „Tatrą" do Pragi). Zajęliśmy pokoje w hotelu „Zator", który jest ciekawie zorganizowany, gdyż ma dwa pokoje, z których jeden ma numer 33 a drugi 106. Numer 106 jest droższy o jednego złotego i kosztuje zł 6.— za dobę. Nadjeżdżającym gościom ofiarowują pokoje twierdząc, że są tylko dwa wolne t. j. 33 i 106. Z hotelu dostaliśmy się na teren fabryki mostem, jakiego jeszcze n i e w i d z i a ł e m; jest on bowiem przerzucony przez tory kolejowe na znacznej wysokości i przeznaczony jest jedynie dla pieszych, co w naszych stosunkach jest imponującym luksusem. Ten most odróżnia się od innych tem, że deski po których się stąpa są nieruchome. W samej fabryce „Praga" n i e w i d z i a ł e m pustych hal i stojących maszyn, ponieważ jest ona w pełnym ruchu pod technicznem kierownictwem Dyr. Šroubka. Pan K., materjalista tem wybitniejszy i zapamiętalszy, ile że dóbr materjalnych nie posiada a jedynie pożąda, miast przygotować się do raidu i do poważnej roli balastu, obchodził tereny położone około fabryki i wzdychał boleśnie nad tem, że nie jest ich spółwłaścicielem.

Na drugi dzień rano odbył się start, ale nie mogę opisać jak się to działo, bowiem n i e w i d z i a ł e m nic, prócz wielkiego spacerowego kapelusza na głowie pana K. co mi musiało przynieść niezawodnego pecha. Biorąc udział w raidzie do Barcelony przebyłem 6.600 km. licząc też drogę powrotną i przejechałem około 800 miast i miejscowości i nigdy nie zmyliłem drogi. Niestety teraz

(Ciąg dalszy na str. 11).

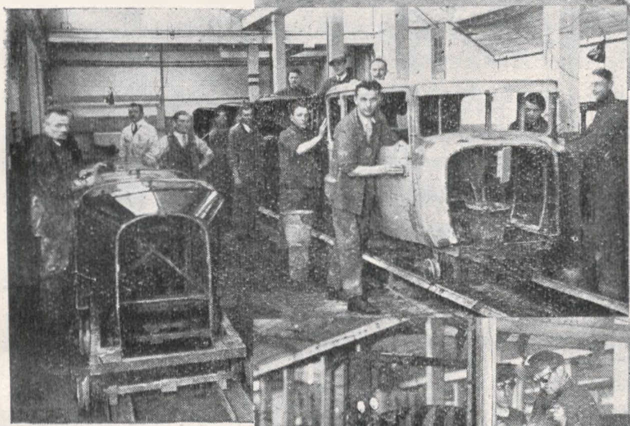
CITROEN W POLSCE



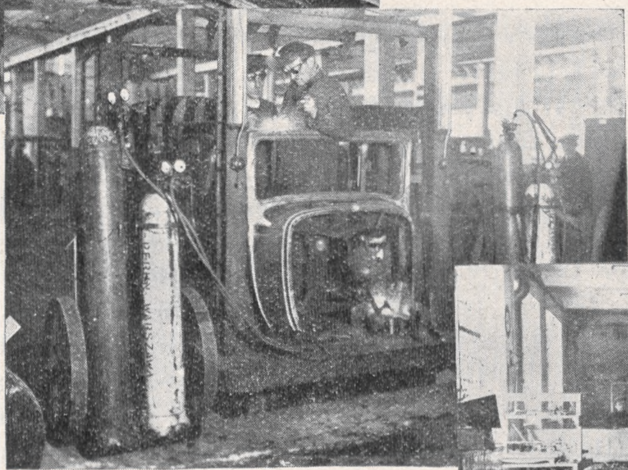
Widok części zabudowań fabrycznych od strony ulicy Górnośląskiej, gdzie mieści się również stacja obsługi.



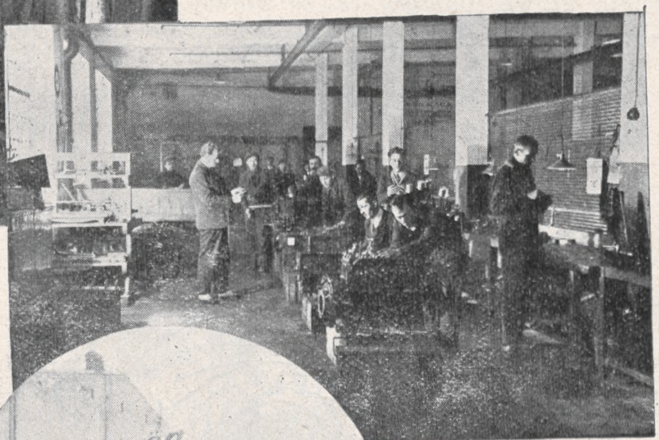
Fragment jednej z hal fabrycznych. Dział karoseryjny



Przygotowanie całkowicie stalowej karoserji do lakierowania



Spawanie karoseryj



Fragment z wzorowych warsztatów reparacyjnych



Salon wystawowy w Warszawie, Wierzbowa róg Trębackiej

Warszawska fabryka Citroen rozpoczęła swą samodzielną działalność dnia 1 stycznia 1930 r. Jest ona urządzona na wzór centralnych zakładów Citroen w Paryżu, a więc posiada najnowocześniejsze urządzenia techniczne. Należy podkreślić, że w swej produkcji korzysta ona w znacznej mierze z materjałów krajowych.

Rozpoczęcie działalności przez tę fabrykę rok temu przynosi poważną zniżkę cen na samochody Citroen oraz wprowadzenie sprzedaży na niebywale dogodnych warunkach.

Znaczna zniżka cen na oryginalne części zamienne Citroen jest dalszą zdobyczą, osiągniętą dzięki owocnej działalności tej fabryki.

Zorganizowana sieć stacji obsługi, oparta o fabrykę oraz nowoczesne, wzorowe warsztaty reparacyjne, dają posiadaczom samochodów Citroen takie przywileje, jakich nie spotykano dotąd na rynku polskim.

E. L.

Trochę techniki.

(Dla amatorów).

Spełniając liczne prośby naszych Czytelników umieszczamy poniżej bardzo ciekawy artykuł pozyskanego sympatyka naszego Klubu, będącego wybitną indywidualnością w dziale wiedzy automobilowo-technicznej.

Rytm resorów automobilowych.

Aleksander Herman.

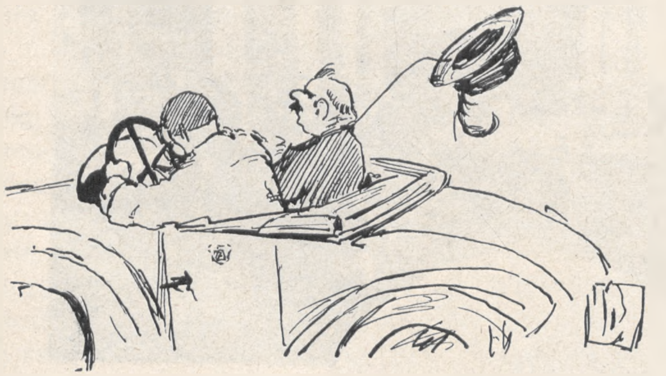
Przy usprężynowaniu auta oprócz napięcia resorów i należytego rozdziału mas, duże znaczenie posiada własna ilość drgań całego sytemu. Dokładne badania wykazały, że pasażerowie czują się dobrze jedynie tylko przy jednej jedynej, niejako „wrodzonej" im ilości drgań, która odpowiada rytmowi energicznie kroczącego człowieka, czy też normalnej ilości uderzeń serca, t. zn. około 90 drgań na min. Uresorowanie musi być do tego rytmu dostosowane. Mniejsza ilość drgań powoduje u pasażerów morską chorobę, większa powoduje szybkie zmęczenie (na skutek szybszego oddechania człowieka, chcącego dostosować się podświadomie do rytmu) i odczuwa się ją jako twardość resorów.

Jak można wpłynąć na liczbę drgań jakiegokolwiek systemu drgającego, widać jasno z następującego przykładu. Przyciśnijmy ostrze noża do brzegu stołu w ten sposób, by większa część ostrza i rączka wystawały na zewnątrz. Gdy pociśniemy następnie rączkę w dół i puścimy, to nóż wibruje z pewną ściśle określoną ilością drgań na min. Zwiększyć tę ilość drgań możemy skracając swobodną długość noża, zmniejszyć ilość drgań możemy albo przez zdłużenie, wystającej części noża, albo przez obciążenie rączki.

W autach o normalnej budowie, z eliptycznemi resorami, wykonuje się resory przednie szty-

---

po półgodzinnej jeździe znalazłem się w Jawiszowicach, (polecam to słowo Jarossy'emu), w których skręciłem w prawo zamiast w lewo i to był moment jaki niemal zadecydował o wyniku raidu. Przejechałem kilkanaście kilometrów „za darmo", złapałem defekt gumowy, straciłem całą oponę, straciłem głowę, pan K. także głowę stracił, ale zachował kapelusz.

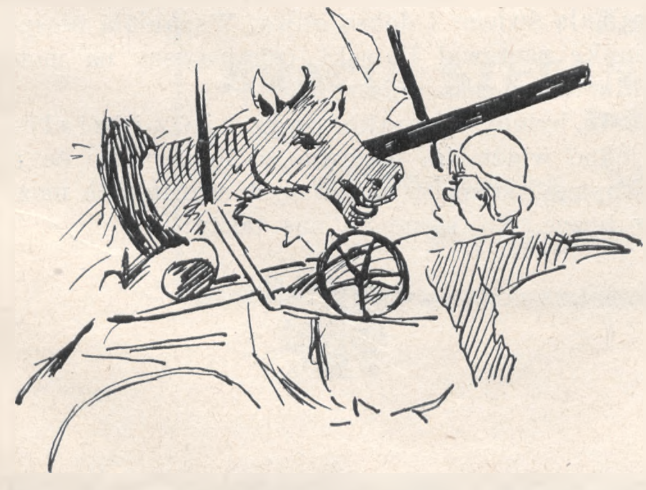


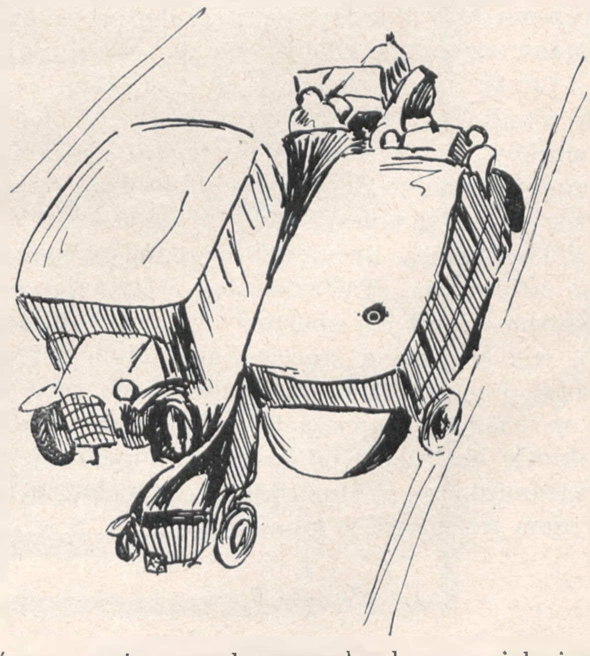
Wróciliśmy do Jawiszowic i przekonaliśmy się, że n i e w i d z i a ł e m właściwego napisu drogowego, ponieważ był fałszywie ustawiony. Czegoś podobnego n i e w i d z i a ł e m nigdzie w Europie. Wróciwszy na właściwą trasę, minęliśmy Białą, Wadowice, Kraków, Bochnię, Brzesko, osiągnęliśmy N. Sącz, gdzie w Posterunku Policyjnym n i e w i d z i a ł e m uprzejmości a napotkałem trudności w uzyskaniu wizy przejazdowej. Mówiono mi tam o jakimś okólniku i zakazie, a ja myślałem wówczas: „Gadajcie sobie zdrowi, a ja wiem, że to wszystko przez ten kapelusz pana K.". Interwencja u Naczelnika posterunku poskutkowała, opuściliśmy N. Sącz zaopatrzeni w wizy i w spóźnienie, które urosło aż do półtorej godziny. Między Limanową a Mszaną Dolną wpadliśmy w zaspę, z której n i e w i d z i e l i ś m y wyjścia dotąd, dopókiśmy je nie znaleźli. Strata czasu wzrosła i dojazd na czas na metę w Krakowie można było uważać za wykluczony. Nie napotkaliśmy na dalszej drodze żadnych przeszkód, nadrobiliśmy bardzo dużo i przybyliśmy na metę w kilka minut po ostatecznym terminie, przejechawszy 359 km. Raid był stracony, na twarzach członków naszego zespołu n i e w i d z i a ł e m radości, na twarzach naszych zwycięzców n i e w i d z i a ł e m smutku. All right! Dobrze, ale zapytacie co wreszcie w i d z i a ł e m? Otóż widziałem i widzę w najgorszych wspomnieniach kapelusz pana K.!! My automobiliści jesteśmy zabobonni, ale wiemy dlaczego! Ja służę dowodami w każdej chwili! Samochód sportowy nie znosi kapelusza, tak jak grzebany nieboszczyk tennisowych spodni, a noworodek fraka. Nie tańczy się w muzeum, nie plu-

wniejsze jak tylne. Dzieje się to przedewszystkiem z tej przyczyny, że miękkie resory przednie bardzo utrudniają kierowanie, a pozatem dla uresorowania całego wozu, resory tylne większe mają znaczenie, bo tam przeważnie siedzą „pasażerowie". — Ten system ma jednak tę wadę, że wóz drga stale około pewnego punktu leżącego między chłodnicą a deską rozdzielczą, przez co drgania tylnej części wozu są większe i pasażer siedzi jak na huśtawce. Jeżeli naturalnie drgań tych nie tłumi amortyzator.

je się na podłogę, nie jada się nożem i nie jedzie się na raid w kapeluszu! Na to niema rady!

Na drugi dzień startowałem w Jeździe Zimowej. Minąłem Chrzanów, Oświęcim, fatalne Jawiszowice i znów Białą, Kraków, Gdów i t. d. Punktualnie znalazłem się na mecie, przejechawszy wyznaczoną trasę 318 km. Wszyscy pasażerowie moi i ci, którzy raid przepisowo ukończyli byli w czapkach lub beretach. Nastąpiła ogólna wymiana wrażeń i doznanych przeżyć. Nie widziałem ale domyślam się wzruszeń hr. Szembekówny, której „Tatra" popadła w nieporozumienie z dyszlem spłoszonego konia. Dzielna zawodniczka, biorąca po raz pierwszy udział w indywidualnej imprezie raid ukończyła i zdobyła piękną nagrodę. Nie widziałem tarapatów Dyr. Bukowieckiego,





który w najgorszych warunkach, przeciskając się w silnem tempie wśród drzew i autobusów, przebył 357 km. i stał się zwycięzcą Zimowej Jazdy. Dotychczas nie widziałem raidu, na którym-

KOMUNIKATY TURYSTYCZNE.

Wystawa Rolnicza i Regjonalna w Tarnopolu.

Otrzymaliśmy zaproszenie Komitetu Wojewódzkiej Wystawy Rolniczej i Regjonalnej w Tarnopolu do zorganizowania wycieczki z okazji otwarcia wystawy w dniu 23 czerwca br.

Odnośne zaproszenie brzmi jak następuje: „W dniu 23 czerwca 1931 r. otwartą zostanie Wojewódzka Wystawa Rolnicza i Regjonalna w Tarnopolu, która trwać będzie do końca czerwca br.

Protektorat nad Wystawą objęli: Pan Minister Przemysłu i Handlu i Pan Minister Rolnictwa. Prezesem honorowym jest Pan Wojewoda Tarnopolski.

Wystawa ta, obok swoich doniosłych korzyści gospodarczo-kulturalnych, będzie miała również wybitne znaczenie z punktu widzenia turystyczno-krajoznawczego, gdyż Komitet Wystawy prowadzi intenzywną akcję nad zebraniem i zobrazowaniem tych specyficznych wartości Podola, które przez swą odrębność tak pod względem krajobrazu, jak wartości zabytków i pomników przeszłości, stanowić będą przedmiot ożywienia i zainteresowania nietylko całego społeczeństwa polskiego, ale i zagranicy.

Z uwagi na to, że w związku z Wystawą zorganizowany będzie szereg zjazdów i zlotów organizacyj z terenu Małopolski Wschodniej — jak straży pożarnych, sokolich, harcerskich, sportowych i innych, a także przesunięty zostaje termin wielkiego jarmarku św. Anny (tak charakterystycznego dla Podola) — na czas Wystawy — Podole i jego okolica Tarnopol, stanowić powinno w okresie Wystawy szczególnie interesujący przedmiot turystyki.

Wobec powyższego prosimy Szanowny Klub o zorganizowanie w dniach 23—30 czerwca b. r. raidu tamtejszego Klubu, przyczem dla informacji podajemy, że wybudowany został nowy most w Uścieczku, umożliwiający bezpośrednią komunikację z Województwem Stanisławowskiem oraz uruchomiona będzie komunikacja promami na Dniestrze w Zaleszczykach, umożliwiająca przewóz automobili przez Dniestr w punkcie stanowiącym bezpośrednie połączenie z Czerniowcami co może mieć duże znaczenie ze względu na trasę „raidu".

Komisja Turystyczna Klubu chętnie zorganizuje wycieczkę klubową na otwarcie tej wystawy, oraz na zwiedzenie Małopolski Wschodniej, w razie dostatecznej ilości zgłoszeń uczestników.

---

by tego zawodnika nie prześladowało jakieś fatum. To też szczere były życzenia dalszych sukcesów, składane zwycięzcy przez kolegów klubowych. Moje życzenia były tak szczere i serdeczne, na jakie pokonany zawodnik zdobyć się może! Żałuję, że jako starszy sportowiec nie widziałem raidowych wysiłków plejady tych wszystkich młodych zawodników, którzy tak licznie zjawili się na starcie imprez Turnieju Zimowego i objeżdżali wszystkie strony Małopolski. Obyśmy nazwiska pp. W. Wołoszyńskiej, Broniowskiego, Sudy, Szyszyłowicza, Nowaka, Mieczyńskiego, jaknajczęściej w naszych kronikach sportowych spotykali. Oczywiście nie brakło na starcie Jazdy Zimowej pp.: Rippera, Żmudy, Dyr. Zieleniewskiego, a pozatem w naszych imprezach wzięli liczny udział członkowie bratnich Klubów regionalnych i jeźdźcy zagraniczni z pp. Mojżiśkiem i Moućką na czele, o czem jest mowa w komunikatach K. S.

* * *

Na zimowym „Wyścigu Torowym" na „lodzie" nie widziałem zimy; toru, i lodu ale także nie widziałem pustych trybun, które były przepełnione. Nie widziałem von Stucka, Chirona i Carracioli, ale podziwiałem piękną, pełną temperamentu, jazdę flegmatycznego Reima i dostojnie-spokojną, flegmatyczną jazdę pełnego temperamentu Schabenbecka. Inż. Śroubek wyśrubował świetny czas ze swej małej „Pragi" a Dyrektor Jamontt judaszowym sposobem wymusił na pośle Dąbrowskim zwycięski start jego „Austro-Daimlera". Swojem pięknem zwycięstwem nowa zimowo-torowa gwiazda Hołuj, może przyholuje b. mistrza Rippera do przystani spokojnych rozważań nad sportowymi planami, wśród których jeżeli istotnie drugorzędne to jednak wybitne miejsce mają świece i dobra oliwa. Wspaniałą niespodziankę zgotował Damski, osiągnąwszy na motocyklu drugi czas dnia.

To byłoby wszystko, czego nie widziałem a jedno widziałem napewno, a mianowicie że na Zakopane, nawet w najgorszych warunkach możemy liczyć. No i ono na nas także!

Prosimy P. T. Członków o nadsyłanie zgłoszeń do Sekretarjatu Klubu.

Ewidencja stanu dróg.

Biuro Turystyczne pragnąc utrzymać w bieżącej ewidencji swą mapę stanu dróg zwłaszcza w okresie wiosennym, prosi P. T. Członków o łaskawe nadsyłanie informacyj co do stanu dróg, któremi ostatnio przejeżdżali, lub których stan jest Im znany — do Sekretarjatu K. K. A.

Stoisko strzeżone w Rynku Głównym.

Stoisko strzeżone utrzymywane będzie w ciągu miesiąca marca nadal od godziny 9.30 rano tylko do godziny 20-tej, a to z powodu małej frekwencji w miesiącach zimowych.

Obowiązek dostarczania samochodów na rzecz wojska w czasie pokoju.

Wobec licznych zapytań jakie Klub otrzymał odnośnie do notatek w gazetach o zajęciach samochodów na rzecz wojska, Biuro Turystyczne K. K. A. komunikuje w tej sprawie co następuje:

Na zasadzie rozporządzenia Prezydenta R. P. z 12/XI 1927 o obowiązku dostarczania środków przewozowych na rzecz wojska w czasie pokoju (Dz. U. Nr. 102 p. 883) oraz rozporządzenia wykonawczego Min. Spraw Wewn. i Min. Spraw Wojsk. z 29/VII 1930 o obowiązku dostarczania jako środków przewozowych na rzecz wojska w czasie pokoju samochodów, motocykli i rowerów — posiadacze wspomnianych pojazdów mechanicznych obowiązani są na podstawie doręczonego im **nakazu wydanego przez urząd gminny** dostarczyć gotowy do drogi samochód, lub motocykl wraz z obsługą i częściami zapasowemi, z potrzebnym zapasem środków pędnych i smarów. Urzędy gminne wydają te nakazy na zasadzie ustalonej co rocznie przez Starostwa listy kolejności posiadaczy samochodów i motocykli, przyczem przy układaniu tych list mają być najpierw brane pod uwagę osoby trudniące się zawodowo przewozem osób lub rzeczy, a następnie posiadacze dwóch lub więcej środków przewozowych tego samego typu wyprzedzać mają w liście kolejności posiadaczy jednego środka przewozowego.

Dostarczenia środków przewozowych nie można zasadniczo żądać od osób mieszkających w odległości większej niż 10 km od miejsca, do którego dany środek przewozowy ma być dostarczony — oraz nie dłużej niż na 24 godzin, a w wyjątkowych

tylko wypadkach na 36 godzin, poczem środek przewozowy musi być zwolniony.

Za dostarczenie środka przewozowego należy się **wynagrodzenie**, wedle stawek ustalonych co rocznie w styczniu przez Wojewodę w porozumieniu z Dowódcą O. K. i Delegatem Izb Skarbowych i ogłoszonych w Dzienniku Urzędu Wojew. Stawki te określone będą według rzeczywistych kosztów utrzymania i obsługi pojazdu, oraz mają uwzględniać także ewentualne jego zużycie. Na ten rok stawki te jeszcze nie zostały ogłoszone.

Wynagrodzenie wypłacić ma korzystający ze środka przewozowego natychmiast po jego zwolnieniu.

W razie zniszczenia, utraty lub uszkodzenia środka przewozowego, które nastąpiło w czasie lub w następstwie pełnienia świadczeń bez winy właściciela lub też obsługi należy się odszkodowanie ze Skarbu Państwa.

Z żądaniem odszkodowania należy się zwrócić do Starostwa przy przedłożeniu nakazu i poświadczenia ze strony korzystającej osoby wojskowej — co do czasu używania środka przewozowego.

Starostwo po przeprowadzeniu rozprawy ustnej ustala odszkodowanie.

O ile interesowany czuje się pokrzywdzony może w ciągu miesiąca od wydania orzeczenia dochodzić swych roszczeń na drodze sądowej.

W razie niewykonania obowiązku dostarczenia pojazdu mechanicznego, choćby z niedbalstwa przewidziana jest grzywna do 40.— zł lub też areszt do czterech tygodni — albo obie kary łącznie.

Wobec licznie wyrażanych przez członków Klubu obaw, że nałożone obowiązki będą dotkliwie odczuwane przez właścicieli samochodów, Biuro Turystyczne po dokładnem zaznajomieniu się ze stanem rzeczy nie podziela tych obaw, choćby z tego względu, że na liście kolejności miasta Krakowa znajduje się 883 właścicieli pojazdów mechanicznych, przyczem właściciele samochodów prywatnych figurują dopiero od Nr. 377.

Poza tem względy budżetowe nie będą dawały możności oddziałom wojskowym korzystania w szerokiej mierze bądź co bądź z kosztownego środka komunikacyjnego, jakim jest samochód.

Na żądanie P. T. Członków Biuro Turystyczne służy jak najchętniej wszelkiemi wyjaśnieniami w tej sprawie. Listy kolejności wydane przez Starostwa Województwa Krakowskiego pozostają do wglądu w Sekretarjacie Klubu.



Do WPana Stanisława Przygodzkiego
w Kielcach.

W odpowiedzi na ostatnie pismo WPana z dnia 11-go zm. donosimy uprzejmie, że dalszego toku sprawy, poruszonej przez WPana tak interesująco w poprzednim numerze naszego pisma, nie umieszczamy, ze względu na to, że sprawa ściągania opłaty rogatkowej wobec uchwalenia funduszu drogowego, który przewiduje zniesienie wszelkich opłat, traci równocześnie swoją aktualność.

Wskutek poprzedniego artykułu WPana zwróciliśmy się do członka naszego Klubu Pana Radcy Hergeta, dzięki inicjatywie którego w następnym numerze zamieścimy arcyciekawy artykuł p. Małeckiego na ten temat, który na podstawach historycznych wyjaśnia dotychczasowe istnienie opłat rogatkowych.

Niezależnie od tego pismo WPana odstępujemy Sekretarjatowi Klubu do dalszego zajęcia się tą sprawą.

Prosząc WPana nadal o zabieranie głosu na łamach naszego pisma, kreślimy się z wyrazami prawdziwego poważania

Redakcja „Wiadomości Klubowych“.

Kilka słów pod adresem Kolegów, właścicieli wozów „Tatra".

Zachęcony uwagami Pana Inż. Schmeidl'a, umieszczonemi w Nrze 10. „Wiadomości Klubowych" ze stycznia 1931 r., a mianowicie w punkcie 4., pozwalam sobie podzielić się pewnemi doświadczeniami, jakie nabyłem z wozami „Tatra" a mianowicie

W sierpniu 1926 r., przejechałem się po raz pierwszy „Tatrą" i od tego czasu nie miałem odwagi powrócić do wozu o normalnej konstrukcji. W międzyczasie do dziś posiadałem „Tatry" różnego typu, a więc: popularne dwójki, jeden wóz 6 cyl., który zresztą zaraz pozbyłem, gdy tylko pojawiły się na rynku czwórki, jednoczące w sobie niezrównane zalety konstrukcyjne dwójek, z 4-ro cylindrowym zrównoważonym motorem, dającym elastyczność, której dwójce nie dostaje.

Nie będę się rozpisywał o zaletach wozów, które od lat czterech stale są przedmiotem mego podziwu, lecz chciałbym podzielić się spostrzeżeniami, dotyczącemi napraw tych wozów i niejednokrotnie niezasłużonych zarzutów.

Kupowałem zawsze wozy nowe. Jakoś tak szczęśliwie złożyło się, że uniknąłem na nich „spotkania" tak, że nigdy nie zachodziła potrzeba „prostowania osi". Wskutek tego wszystkiego wozy kierowały się i kierują nienagannie dobrze i pewnie.

Cieszyłem się tym stanem rzeczy na przestrzeni przejechanych 147.000 km., aż do czasu, gdy na wyjazdy codzienne dostałem 4 cyl. wóz z drugiej ręki, który, jak mnie zresztą przestrzeżono, był w kilku karambolach, przyczem oś była prostowaną.

I rzeczywiście, mimo wymiany ślimaka, drążka łączącego koła, bolców, mimo różnorakiego nastawiania rozstawu kół, mimo pompowania gum na różne ciśnienie, niepodobieństwem było wozu ustabilizować.

„Rzeczoznawcy" twierdzili, że „cały wóz jest zwichrzony" i dlatego nigdy nie będzie trzymał gościńca.

Znając konstrukcję „Tatry" nie bardzo chciało mi się wierzyć w owo „zwichrzenie", jednak zachowanie wozu zdawało się potwierdzać tę absurdalną djagnozę.

Stan ten trwał do czasu, gdy wóz bez żadnej racji, na prostej drodze, przeskoczył rów przydrożny i znalazł się na polu, mijając w odległości niespełna 10 cm. słup telegraficzny i stojącą za nim starą, dobrze zakorzenioną wierzbę.

Przy oględzinach wozu okazało się, że puszka zamykająca ślimak została wyrwana z gwintów, wskutek czego kierownica straciła władzę.

Przy naprawie, nie kontentowałem się naprawą samej kierownicy, ale poleciłem wymienić oś.

Skutek nie dał na siebie czekać:

Wóz odzyskał zupełną, idealną równowagę, kieruje się doskonale tak, że można śmiało ręce oderwać od kierownicy.

Zdaje się nie ulegać najmniejszej wątpliwości, że proste urządzenie u Tatry nie znosi najmniejszej krzywizny osi. Jasnem jest, że „prostowana" oś nigdy nie powróci do swej właściwej, a prawidłowej formy i wywołuje niepożądane wibracje, odbijające się na połączeniach kierowczych (drążki lub kierownica i t. p.)

Ponieważ oś nie jest rzeczą drogą, dlatego przestrzegam wszystkich „Taterników", aby w razie skrzywienia osi, zaniechali zabawy w jej prostowanie, ale zaopatrywali z miejsca swe wozy w nowe osie.

Tylko w tym wypadku liczyć można na to bezpieczeństwo jazdy, jakie „Tatra" daje.

W razie przeciwnym pozorna oszczędność skończyć się może straszną, a w każdym razie bardzo kosztowną katastrofą.

Naturalnie starą oś należy zniszczyć, aby ktoś nie został nią uszczęśliwiony.

Łatwość montażu „Tatry" jest bodaj najmocniejszą stroną tego wozu, a jednak mam wrażenie, że ich Posiadacze nie orjentują się w jednej rzeczy:

Licząc na tę łatwość przedsiębierze się często częściowe naprawy i tak:

Na cztery łożyska wału korbowego wymienia się jedno, albo na cztery tłoki wychodzone, zmienia się jeden tłok, lub pierścienie jednego tłoka

Postępowanie takie jest z gruntu błędne, do każdej bowiem z tych czynności przystąpić łatwo, ale trzeba demontować jedne i te same części motoru, przynajmniej w odniesieniu do jednej pary cylindrów.

Tymczasem nic tak nie niszczy maszyny jak częste luzowanie śrub i muter.

Wiadomem jest, że wystarczy raz na 15.000 km. wyczyścić w „Tatrze" wentyle, raz na 25 do 30.000 km. zmienić pierścienie tłokowe i przyciągnąć łożyska, raz na 30.000 km. zmienić buksy i ewentualnie bolce na osi, raz na 45.000 km. zmienić tłoki i łożyska.

Nie doświadczyłem kiedy należy zmienić cylindry, gdyż nie wiem co znaczy wytopić lub wybić łożysko, co znaczy „zareibować" cylindry, gdyż na 147.000 km. przebytej na „Tatrach" drodze nie spotkałem się z temi przeszkodami.

O ile zatem ma się przedsięwziąć jakąś naprawę n. p. łożyska lub tłoka i t. p. to lepiej, pewniej i taniej jest wymienić wszystkie na raz aniżeli

opłacać godziny robocze przy montażach n. p. czterech, do kolejnej wymiany 4 łożysk, gdy bowiem jedno łożysko jest złe to niezawodnie w krótkim czasie i dalsze trzeba będzie wymieniać, a przy każdym wypadku montażu uskutecznia się ta sama czynność wstępnego demontażu i montażu zarówno przy jednem jak i czterech łożyskach.

Wszystkie daty w kilometrach, które naprowadziłem odnoszą się jednak do wozów smarowanych przepisanym olejem Gargoyle BB. i śmiało rzec mogę, że na niewłaściwym oleju nie przejechałem ani 1 km.

Również zalecam Kolegom „Taternikom" świece Boscha M 80/2. Tylko na tych świecach „Tatry" chodzą dobrze. W czasie najdłuższych podróży nie wiem co to jest świeca lub zły zapłon. Takie Bosche używam bez zmiany całymi latami, a kontroluje się je tylko w wypadku montażu motoru lub jakiejś poprawki przy tymże. Wymieniam świece gdy elektrody się spalą. Wszelkie inne świece zawodzą przy „Tatrach".

Zwracam uwagę Taterników na fakt, że czwórka „Tatra" hamuje pewnie tylko z ferrodo „Bremsit" (taśma czerwona ze złoconym nadrukiem).

Widocznie twardość i przyczepność tego materjału jest najodpowiedniejsza.

Pozwalam sobie zwrócić uwagę Kolegom, że według moich doświadczeń wystarcza pompowanie przednich kół na 1.25—1.30 atm., a tylnich 1.5—1.7 atm. zależy od obciążenia.

Lekkość „Tatry" daje możność słabszego pompowania gum w zamian za co uzyskuje się, zwłaszcza na naszych drogach, ogromną oszczędność na wstrząsach, więc bolcach, resorach, ślimaku kierownicy etc., a w każdym razie i na każdej drodze ogromnie zyskuje się na równości chodu „Tatry" i t. zw. trzymaniu gościńca.

Wreszcie pozwalam sobie zwrócić uwagę na dobór odpowiednich dysz do karboratora.

Fabryka zaopatruje karboratory w dwie dysze Nr. 80. Wypróbowałem, że korzystniej jest założyć większą dyszę w miejscu pierwszej górnej.

Nr. 85 okazał się najkorzystniejszy. Wprawdzie pociąga to za sobą nieco większą konsumcję benzyny, motor atoli powiększa sprawność niepomiernie.

Dzieląc się temi spostrzeżeniami proszę Kolegów o nadesłanie Ich spostrzeżeń do najbliższego numeru „Wiadomości".

Piotr Rostworowski.

Do Zarządu Krakowskiego Klubu Automobilowego w Krakowie.

Firma L. Zieleniewski, Fitzner i Gamper z Krakowa zwróciła się do mnie jako V-Prezesa Klubu z prośbą o wypożyczenie katalogu cen części Austro-Daimlera z archiwum klubowego.

Prośbę tej firmy przesyłam do dalszego załatwienia.

Przy tej sposobności stwierdzam, że do tej chwili Krakowski Klub Automobilowy nie posiada w swojem archiwum katalogów, które powinny znajdować się w odpowiednio alfabetycznie złożonych teczkach z wszelkiemi wiadomościami o zmianach cen tak samochodów jak i części, aby każdy mógł łatwo zorjentować się w cenach artykułów samochodowych jakie mu są potrzebne. Będąc V-Prezesem Klubu zwracałem niejednokrotnie na tę okoliczność uwagę, jednakże zawsze bez skutku. Nie było widocznie czasu na zajęcie się tą sprawą.

Brak katalogów na części zapasowe uważam za sprawę szczególnie piekącą. Właściciele firm samochodowych zasłaniają się jakąś dziwną tajemnicą, chodzi im widocznie o zarezerwowanie prowizji dla szoferów kosztem złupienia ich chlebodawców. Jest to postępowanie niemoralne i niesolidne, a daje temu wyraz ostatni list p. Płk. Dr. T. Piotrowskiego.

Każdy posiadacz samochodu zna dobrze te stosunki. Katalogi znajdujące się w Klubie położyłyby kres orgjom handlarzy samochodowych.

Na moje wezwanie zwrócone do członków Klubu w sprawie kartelu gumowego nie raczył nikt prócz Płk. Dr. Piotrowskiego cokolwiek odpowiedzieć.

Upraszam Szanowny Zarząd o łaskawe umieszczenie mojego listu na łamach „Wiadomości Klubowych".

Cześć św. Krzysztofowi.

Dr. M. Hładij.

Od Redakcji.

W związku z powyższem pismem p. Dr. Hładija, zwróciliśmy się do wszystkich krakowskich firm samochodowych z prośbą o nadesłanie katalogów części zapasowych, na skutek czego otrzymaliśmy odpowiednio umotywowane odmowne odpowiedzi od firm: Mercedes-Benz, od Inż. Beresa, F-my „Automotor", American Auto, Zakłady Skody, Polski Fiat, z tem że firmy te oświadczyły gotowość podania w każdej chwili cen za poszczególne części.

F-ma B-cia Bergman nadesłała drukowany katalog części Forda z cenami w złotych polskich, natomiast odmówiła katalogu Duranta i Rugby

nie posiadając takowych. Daje to doskonały obraz znakomitej organizacji Ford Motor Company A/S.

F-ma Polski Fiat odpowiedziała na nasz list obszernie w sposób następujący:

„W uprzejmej odpowiedzi na pismo WPanów w sprawie cennika części do samochodów Fiat komunikujemy, że cenników detalicznych na części wymienne nie posiadamy. O ile wiemy, to z wyjątkiem Forda, który wydaje cenniki detaliczne, nie ma takowych żadne zastępstwo w Polsce.

Posiłkujemy się jedynym wewnętrznym cennikiem loco fabryka, na podstawie którego przy stałej kalkulacji na dany rok ustala Fiat ceny rynkowe dla wszystkich zastępstw w Polsce. Poszczególne zastępstwa nie są w stanie dla swoich terenów drukować cenników detalicznych, już choćby wobec faktu, że n. p. u nas cennik taki musiałby objąć przy wszystkich modelach około 4.000 artykułów.

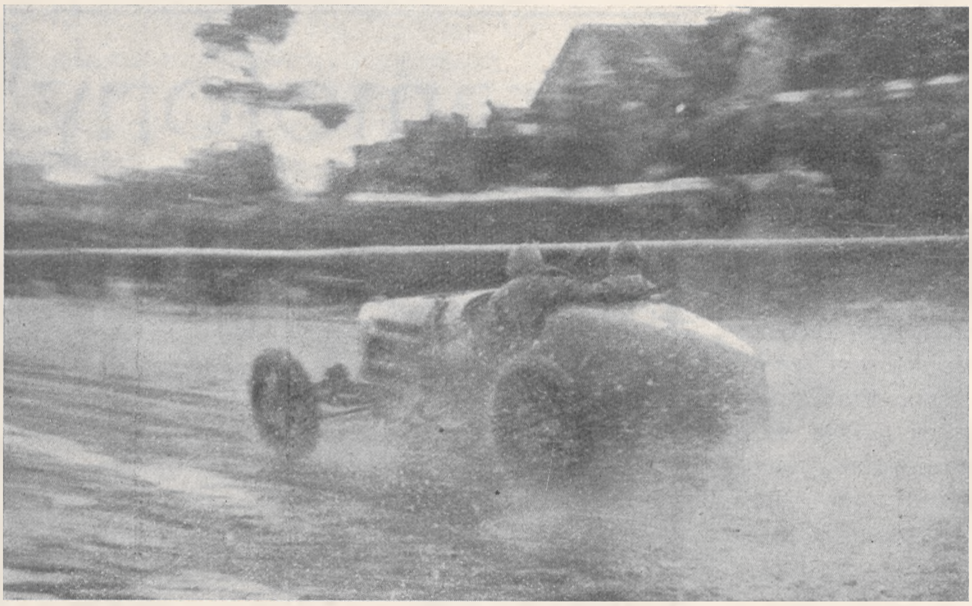
Jeżeli chodzi o klijentów, zwłaszcza o firmy, to prawie wszystkie one przed zakupieniem części przy remontach ściągają przedtem oferty i każda z firm samochodowych ofertami takiemi na każde żądanie służy.

Niewątpliwie byłoby lepiej, gdyby wszystkie zastępstwa mogły przy każdym sprzedanym wozie wręczać klijentowi równocześnie cennik części wymiennych, bo brak cenników w pewnych wypadkach powoduje różne nadużycia na rynku, zwłaszcza w obcych warsztatach samochodowych, lub u prowincjonalnych handlarzy, którzy ceny ustalone, niezależnie od tego, że jako odsprzedawcy korzystają z pewnych rabatów, jeszcze podnoszą.

Niestety jest to niemożliwe między innemi i z tego powodu, że właściciele samochodów, zwłaszcza prywatnych, zbyt są opanowani przez swoich szoferów, którzy tego rodzaju nadużycia umożliwiają.

Z poważaniem
Polski Fiat, Oddział w Krakowie
pp. J. Kowalski, mp.

Uwaga: Na podstawie uchwały powziętej na ostatniem posiedzeniu Zarządu wyłonioną została komisja, która w myśl porozumienia się ze związkiem kupców branży samochodowej ma w najbliższym czasie odbyć z delegatami tego związku wspólną konferencję na powyższy temat.



Z „Wyścigu Torowego" w Zakopanem. Niezwykle interesujące zdjęcie wykonane przez P. Schabenbecka, przedstawiające Hołuja w czasie dokonywania najszybszego okrążenia.

Komunikaty Sportowe

Imprezy zimowe.

Imprezy zimowe K. K. A. udały się nadspodziewanie.

Na „II. Zimowy Zjazd Zespołów Klubowych" do Krakowa, organizacja której to imprezy powierzona nam została zupełnie niespodziewanie na posiedzeniu Międzyklubowej Komisji Automobilowej w Warszawie w dniu 11. stycznia b. r. — przyby z Łodzi jeden zespół, ze Śląskiego Klubu, z Katowic dwa zespoły i p. Gawrych, a z Krakowskiego Klubu wystartowały trzy zespoły, z których dwa nie zostały klasyfikowane.

Pierwsze miejsce zajął zespół K. K. A. w składzie: p. Piotr hr. Rostworowski, Dr. J. Frenkel, i Józef Mojzisek, (wszyscy trzej na samochodach marki ‚Tatra") zespół ten przejechał 328 km., uzyskał 213.5 punktów i zdobył nagrodę K. K. A.

Drugi w klasyfikacji był zespół Łódzkiego Klubu w składzie: p. Jerzy Mandeltort na sam. „Chrysler", p. Stefan Osser na sam. „Packard" i p. Jan Weigt na sam „Ford". Zespół ten przejechał 299 km., uzyskał 189.7 punktów i zdobył nagrodę Ł. K. A.

Trzecie miejsce zajął zespół Śląskiego Klubu w składzie: p. Zbigniewa Korfantego na „Salmsonie", p. Franciszka Mikszana na „Durant" i p. Aleksandra Zbisławskiego na „Durant" — przejechał 82 km. uzyskał 129 punktów i zdobył nagrodę Ś. K. A.

Czwarty był zespół Śląskiego Klubu w składzie: pp. J. Rzymełki na „Buicku", J. Dürstenberga na



Na starcie „Wyścigu Torowego" w Zakopanem od prawej do lewej strony: Prezes Komisji Sportowej Dr. Macudziński, V. Prezes Klubu Wilhelm Ripper, Prezes Komitetu Imprez Sportowych w Zakopanem Dyr. Jamontt i redaktor pisma „Zakopane" Kwaśniewski.



Z „Wyścigu Torowego" w Zakopanem. Hołuj na prostej w pełnym biegu.



Z „Wyścigu Torowego" w Zakopanem. Były mistrz Polski Jan Ripper, zeszroczny triumfator „Wyścigu Torowego" w rozmowie z ostatnim tego wyścigu zwycięzcą.

„Austro-Daimlerze" i Emmy Stałowskiej na „Dodge", który przejechał również 82 km.

Zespół K. K. A. w składzie p. A. Dygata, Jana Rippera i Józefa Sroubka (wszyscy na samochodach „Praga"), który przejechał najdłuższą trasę 359 km. z powodu spóźnienia nie mógł być klasyfikowany.

Z trzeciego zespołu K. K. A. w składzie p. Marji hr. Szembek na „Tatrze", p. Inż. Drozdowskiego na „Ceirano" i p. St. Broniowskiego na „Tatrze" — przejechał całą obraną trasę tylko p. Inż. Z. Drozdowski.

Drogi z powodu odwilży były miejscami bardzo ciężkie. Zawodnicy wykazali duże wyrobienie sportowe i trzeba przyznać, że udział w tej imprezie był wielkim wyczynem sportowym.

Zawodnicy po przyjeździe do mety byli gośćmi Klubu, zaś wieczorem odbyło się zebranie towarzyskie w miłym i pogodnym nastroju.

Następnego dnia o godz. 8-mej rano przy pięknej pogodzie nastąpił z przed Klubu start „Jazdy Zimowej do Zakopanego".

Ogółem wystartowało 18 wozów, a mianowicie: pp. S. Broniowski na „Tatrze", T. Bukowiecki na „Fiacie", A. Dygat na „Pradze", H. Eisert na „Austro-Daimlerze", J. Fürstenberg na „Austro-Daimlerze", W. Korfanty na „Salmsonie", J. Mojžísek na „Tatrze", F. Moućka na „Tatrze", W. Nowak na „Fordzie", S. Osser na „Packardzie", J. Piotrowski na „Fordzie", J. Ripper na „Pradze", J. Śroubek na „Pradze", Marja hr. Szembek na „Tatrze", J. Weigt na „Fordzie", Wołoszyńska na „Fordzie", V-Prezes Z. Zieleniewski na „Austro-Daimlerze", A. Żmuda na „Chevrolet". Poza konkursem startował autobus firmy „Morris-Commercial" — kierowca p. Inż. R. Wetzel.

Zawodnicy, którzy obrali najkrótszą drogę do Zakopanego zaczęli przyjeżdżać na metę t. j. na Stadjon Sportowy w Zakopanem już o godz. 14-tej, a zawodnicy, którzy obrali sobie dalszą trasę — w późniejszym czasie.

Ogółem przyjechało do Zakopanego do godz. 16-tej, 17-tu zawodników.

Po obliczeniu wyników okazało się, że najdłuższą trasę, bo 357 km. przejechał p. T. Bukowiecki z przeciętną szybkością 44.625 km/., który z powodu przekroczonej przeciętnej otrzymał punkty karne, następnie 320 km. przejechali pp. J. Mojžíšek, S. Broniowski, F. Moućka, Z. Zieleniewski. 318 km. przejechali Inż. J. Śroubek i A. Dygat. J. Ripper przeszło 298 km., J. Piotrowski 296, Marja hr. Szembek przejechała 277 km. mimo wypadku w drodze. 270 km. przejechali W. Korfanty i J. Fürstenberg; H. Eisert, A. Żmuda, Mr. W. Nowak, J. Weigt i S. Osser przejechali 111 km.

P. Wołoszyńska do mety nie przybyła.

„Jury" przyznało nagrody następującym zawodnikom: pierwszą p. T. Bukowieckiemu, drugą p. J. Mojziskowi, trzecią p. S. Broniowskiemu. Przyczem wobec faktu, że trzej następni zawodnicy jechali na wozach o jednakowym litrażu rozstrzygnąć musiała według regulaminu — waga wozu.

Ponadto nagrodę dla pań przyznano p. Marji hr. Szembek na sam. „Tatra", oraz nagrodę dla zawodnika, który na wozie o najmniejszym litrażu osiągnął najlepszy wynik przyznano p. J. Śroubkowi na „Pradze".

Nagrodę przechodnią dla polskiego Klubu, z którego największa ilość zawodników ukończy „Jazdę Zimową do Zakopanego" zdobył K. K. A. po raz drugi.

„Wyścig Torowy" zapowiadał się bardzo smutno gdyż cały stadjon pływał i nadawał się raczej na regaty wioślarskie. Całe szczęście, że w nocy chwycił przymrozek i dzień następny był pochmurny, tak że słońce nie zdołało stopić reszty lodu i śniegu.



Piękna i artystycznie wykonana waza porcelanowa wyrobu fabryki „Ćmielów" ofiarowana przez tę firmę jako nagroda za „Jazdę Zimową" 1931. Nagrodę tę zdobyła Marja hr. Szembek.

Po godzinie 12-tej trybuny zapełniły się publicznością a dookoła całego płotu tłoczyli się widzowie.

Wyścig rozpoczął się o godzinie 12-tej przyczem najpierw startowały dwa motocykle z przyczepkami: p. T. Damski na BMW i p. J. Bahr na Harleju.

P. Damski wykazał wysoką klasę jazdy i uzyskał drugą przeciętną dnia 48.948 km/g.

Następnie startowały samochody turystyczne począwszy od najmniejszego litrażu.

Start odbywał się z dwóch miejsc równocześnie.

Ogółem startowało: w kategorji turystycznej 13 maszyn, w kategorji sportowej dwie i w kategorji wyścigowej dwie — razem 17 maszyn.

W czasie wyścigu odpadli z powodu defektów p. Szyszyłowicz na wozie „Chevrolet" i p. W. Ripper (kierowca p. Wanicki) na „Lancii". Również w kategorji sportowej p. Fürstenberg na „A - D" musiał się wycofać z powodu defektu.

Start samochodów wyścigowych opóźnił się się gdyż w Bugattim p. J. Rippera zaoliwiły świece i dopiero po dłuższem oczekiwaniu zniecierpliwionej publiczności p. Ripper stanął na starcie.

Walka p. Rippera z p. Hołujem, który jechal na wozie o tym samym litrażu zaczęła być bardzo emocjonująca — niestety w trzeciem okrążeniu p. Ripper musiał się wycofać z powodu wytopienia łożyska.

Młody zawodnik p. Hołuj wykazał dużo temperamentu i zacięcia sportowego, rokując bardzo duże nadzieje na przyszłość.

Jury przyznało nagrody: p. Hołujowi za najlepszy czas dnia w kat. wyścigowej (przeciętna 52.868 km/g). P. H. Eisertowi za najlepszy czas dnia w kat. sportowej (przeciętna 43.581 km/g). P. A. Reimowi za pierwsze miejsce w kat. turystycznej (46.939 km/g). P. Posłowi M. Dąbrowskiemu (kierowca Judasz) za drugie miejsce w kat. turystycznej (przeciętna 46.580 km/g). P. T. Bukowieckiemu za trzecie miejsce w kat. turystycznej (przeciętna 44.611 km/g). P. S. Osserowi za czwarte miejsce w kat. turystycznej (przeciętna 42.030 km/g). P. Marji hr. Szembek nagrodę dla pań. P. H. Eisertowi nagrodę dla członka Ł. A. K. Ponadto p. T. Damskiemu nagrodę dla motocyklistów.

Wieczorem odbyło się uroczyste rozdanie nagród w hotelu „Bristol", które zagaił Prezes Komisji Sportowej p. Dr. Macudziński dziękując Gminie Zakopane i Komitetowi Imprez Sportowych za przyczynienie się do organizacji imprez i podnosząc duże zasługi zawodników, którzy we wszystkich trzech imprezach jechali w bardzo trudnych warunkach.

Prezes Komitetu Imprez Sportowych p. Dyr. Jamontt podziękował Klubowi i Członkom za zorganizowanie „Jazdy Zimowej" i „Wyścigu Torowego" i przyczynienie się tem samem do podniesienia znaczenia Zakopanego, jako centralnego punktu zimowych imprez sportowych.

Nagrody wręczała zawodnikom przy hucznych oklaskach p. Marja hr. Rostworowska.

Zjazd gwiaździsty do Monte Carlo 1931.

Na tegoroczny „Zjazd Gwiaździsty do Monte Carlo" zgłosiło się 149 automobilistów, z czego wystartowało tylko 107, a 66 dotarło do taśmy kontrolnej w przepisanym czasie. Z tych 62 zostało sklasyfikowanych.

Zwycięzca jednego z poprzednich zjazdów Bignan, który jako jedyny przybył z Aten zrobiwszy 3.756 km., spóźnił się o 5 minut przy kontroli w Strasburgu i odpadł z konkurencji. Znanego mistrza francuskiego Chirona spotkał podobny los. W zeszłym roku zwycięzcami byli Francuzi, w tym roku palma zwycięstwa przypadła Anglikom. Zwycięzcami byli tylko ci, którzy wystartowali ze Stavanger, przebywając 3.638 km., a mianowicie: w kategorji samochodów do 1.100 ccm. 1) Leverett (Riley) punktów 236.30, 2) Lavalette (Peugeot) 235.80 p., 3) Pani Jeanne (Rosengart) 234.35 p., 4) Hobbs (Riley) John O. Groats, 232.45 p., 5) Matuszowsky (Praga) 231.38 p. W kategorji samochodów powyżej 1.100 ccm: 1) Healey (Invicta) 255.25 p., 2) Wimille (Lorraine) 255.24 p., 3) Schell (Bugatti) 253.26 p., 4) Clifford (Lagonda) 253.11 p., 5) Van Eijck (Graham Paige) 252.96 p.

W czasie badania wozów okazało się, że Anglicy byli mistrzami w urządzeniach wewnętrznych odnośnie do komfortu karoserji. Sunbeam Mr. Browninga posiadał dla pasażerów poduszki z gumowych gąbek, przylegających do szyji, dla podtrzymania głowy. Ażeby uniknąć zmęczenia w czasie jazdy posiadał wóz M. G. specjalną podporę wgłębioną w drzwiach. Przy wielu wozach ściana tylna limuzyn była tak urządzona, że można było przez otwarcie małej ścianki dostać się wprost do zawartości kufrów bez wysiadania. Kilka samochodów posiadało rozkładające się siedzenie tak, że można było na nich zupełnie wygodnie się położyć, oprócz tego zaopatrzone były one w pneumatyczne poduszki i oparcia. Samochód Mr. Pass zaopatrzony był w przyrząd regulujący oparcie siedzenia w ten sposób, że można je było dostosować do każdoczesnej pozycji siedzącego w celu uniknięcia zmęczenia.

Bardzo różnorodne były urządzenia do ogrzewania, które miały równocześnie ustrzec odwietrzniki przed mgłą i śniegiem.

Przy próbie górskiej na Mont de Mules zwycięzcą został również Anglik Healey uzyskując czas 3.20 sek. na trasie 3 km. o 6 proc. wzniesieniu.

Z polskich zawodników przybył w przepisanym czasie Dr. Adam hr. Potocki, zdobywając puhar księcia Ghiki za najlepszy wynik na trasie Jassy-Monte Carlo.

Wiadomości zagraniczne.

Najbliższe zagraniczne imprezy automobilowe:

Królewsko-Węgierski Klub Automobilowy w Budapeszcie urządza w dniach od 28. marca do 9. kwietnia b. r. ‚Pierwszy Tydzień Automobilowy i Motocyklowy“.

W skład tej imprezy wchodzą:

„Otwarcie Międzynarodowej Wschodnio-europejskiej Wystawy Automobilowej i Motocyklowej“.

„Zjazd Gwiaździsty do Budapesztu“.

„III. Międzynarodowy Wyścig Motocyklowy (Grand Prix) Węgier“.

„Konkurs Elegancji“, oraz

„Próba Pobicia Rekordów“.

* * *

Automobilklub Rzymski w porozumieniu z wszystkimi Klubami narodowymi urządza w dniach od 23 do 29 kwietnia 1931 „Tydzień Automobilowy“, w skład którego wchodzą następujące imprezy:

„Zjazd Gwiaździsty do Rzymu“.

„Wyścig Górski“ i „Próba Sprawności“:.

„Wyścig Płaski“ i „Próba Hamowania“.

„Konkurs Elegancji“.

Regulaminy powyższych imprez pozostają do wglądu interesujących się Członków w Sekretarjacie Klubu.

* * *

Wystawa w Londynie.

Sekretarz handlowy ambasady brytyjskiej w Warszawie komunikuje nam pismem z 4. b. m., że następujące dwie wystawy, związane z przemysłem automobilowym, odbędą się w bieżącym roku w hali wystawowej Olimpja w Londynie:

1) International Motor Exhibition (Międzynarodowa Wystawa Samochodowa) od 15-go do 24-go października, obejmująca następujące działy: — Samochody osobowe, Podwozia, Motorówki, Opony, Akcesorja, Części zapasowe, Urządzenia Garaży i t. d.

2) International Commercial Motor Transport Exhibition (Międzynarodowa Wystawa Samochodów Ciężarowych) od 5-go do 14-go listopada, obejmująca następujące działy: — Samochody ciężarowe, Omnibusy, Części zapasowe, Akcesorja, Opony, Urządzenia Garaży i t. d.

Nowy rekord Automobilowy na motorze Diesla.

Amerykański champion automobilowy C. L. Cummins ustanowił na plaży w Deaytona-Beach na samochodzie zaopatrzonym w motor Diesla nowy rekord. Osiągnął mianowicie szybkość 162.106 km/g.

* * *

O nowe formy organizacji.

Zaciekawiony artykułami w sprawie stosunku Automobilklubu Polski do innych klubów automobilowych w Polsce, pozwalam sobie przesłać swoje uwagi na ten temat.

Stosunek klubów automobilowych między sobą jest dosyć luźny. Tylko na polu organizowania imprez sportowych, ustalania rekordów, mistrzostw i t. p. ma miejsce organizacja bardzo ścisła, normowana przez Komisję Sportową Automobilklubu Polski. Natomiast w innych dziedzinach Kluby Automobilowe są równorzędnemi towarzystwami mało ze sobą związanemi.

Tego rodzaju organizacja ma swoje dobre strony, pobudzając ambicje i współzawodnictwo klubów w urządzaniu imprez sportowych, z drugiej jednak strony taka luźna współpraca wykazuje

szereg usterek, pobudzających do krytycznego rozpatrzenia istniejących form organizacji. Do objawów częściowo ujemnych należy zaliczyć przedewszystkiem nieskoordynowanie prac na polu ułatwień turystycznych i administracyjnych, dalej zaś urządzanie zbyt wielu imprez sportowych. Zacznijmy od tego drugiego objawu. Zdaje się, że można tu stwierdzić bez potrzeby przeprowadzenia długich dowodów, że kluby organizują zadużo imprez sportowych. Liczba polskich uczestników w różnych imprezach automobilowych jest bardzo nikła, a co gorsza liczba ta ustawicznie maleje. Można zauważyć, że w imprezach tych coraz częściej biorą udział zawodnicy z firm samochodowych, a więc nie ci, których można by uważać za 100 proc. automobilistów — amatorów. Naszem zdaniem należałoby liczbę imprez ograniczyć, a dałoby się niewątpliwie to przeprowadzić, gdyby ważniejsze imprezy urządzane były przez organizację wspólną ogółu Klubów Automobilowych.

Aby do tego dojść trzeba zastosować reformę bardzo radykalną. Jestem zdania, iż powinien istnieć jeden, jedyny klub na całą Polskę. Ten Automobilklub Polski rozpadać się powinien na szereg klubów prowincjonalnych, przyczem jest rzeczą oczywistą, że klub stołeczny objąłby funkcje reprezentacyjne wobec władz oraz wobec zagranicy.

Automobilklub Polski byłby związkiem wszystkich klubów polskich, Automobilklub Polski z podtytułem „warszawski" byłby klubem stołecznym. Kluby Automobilklubu Polski z podtytułem „Poznań": względnie „Lwów", względnie „Kraków" i t. d., byłyby klubami regjonalnymi.

W organizacji tej najwyższa, orzekająca władza sportowa musiałaby się składać z przedstawicieli wszystkich klubów, walne zaś zjazdy klubów decydowałyby o linjach wytycznych polityki sportowej wszystkich klubów, ustanawiałyby ramy prac klubów regjonalnych na polu turystyki, administracyjnem i t. d. Byłby to ustrój podobny trochę do ustroju Towarzystwa Tatrzańskiego.

Rzucam tę ogólną myśl bez pretensji wchodzenia w szczegóły. Zdaję sobie sprawę, że tego rodzaju reforma, naruszająca dotychczasowy szablon, napotka na opór. Nie sądzę, jednak, abyśmy, w naszej organizacji polskiego Automobilizmu musieli się ślepo stosować do niektórych wzorów zagranicznych.

Jestem zdania, że polski automobilizm powinien wytworzyć takie ramy organizacji, jakie odpowiadają naszym specyficznym warunkom narodowym i geograficznym. Uważam, że z jednej strony Polska jest za biedna i ma zbyt mało samochodów, ażeby pozwoliła sobie na luksus posiadania kilkunastu samodzielnych klubów, — z drugiej zaś strony składa się z dzielnic o takiej różnorodnej strukturze, że nie można je wciągać w szablon czysto centralistyczny. Należy zatem stworzyć taką organizację ogólno-polską, którąby potrafiła sprzęgnąć do pracy możliwie równorzędnej wszystkie dzielnice, przy organizacji, która nakładając obowiązki, dawałaby też prawa.

Byłoby rzeczą niezmiernie pożyteczną, ażeby w tej sprawie zechcieli się wypowiedzieć dalsi członkowie Klubu, interesujący się sportem automobilowym i automobilizmem turystycznym.

S. I.

Projekt rozgrywek amatorskicb o mistrzostwo Krakowskiego Klubu Automobilowego.

Większe imprezy, urządzane przez Kluby Aumobilowe, stawiają obecnie kierowcom automobilowym wymagania niezmiernie wysokie. Do współzawodnictwa stają kierowcy wyposażeni w maszyny, specjalnie przez fabrykę przygotowane tak, że zwykli posiadacze samochodów w konkurencji z nimi mają minimalne szanse.

Możemy stwierdzić, że w imprezach ostatnich, udział kierowców nie jest tak liczny, jak by można się spodziewać, nowych zawodników niewielu przybywa. Przyczynę tego zjawiska między innemi upatruję w niemożności konkurencji z zawodnikami, wspomaganymi w sposób jawny czy ukryty przez fabryki automobilowe.

Nie chciałbym w niczem ujmować wielkiego znaczenia, jakie posiada dla sportu to, że niektóre fabryki właśnie w tej formie popierają imprezy sportowe. Udział najbardziej wykwalifikowanych zawodników, jeżdżących na najlepszych maszynach podnosi bowiem wysoki poziom imprez sportowych, daje naszym kierowcom wzory jazdy najwyższej klasy. Należy też stwierdzić, że przy imprezach o charakterze reprezentatywno - widowiskowym udział tych kierowców stanowi o powodzeniu imprez i o zainteresowaniu publiczności. To wszystko jest w naszych stosunkach uznawane i należycie oceniane, czego wyrazem fakt, że największe w Polsce imprezy, wchodzące w skład rozgrywek o Mistrzostwo Polski są imprezami otwartemi, dla wszystkich dostępnemi.

Stwierdziwszy ten stan rzeczy i oddawszy należny hołd najznakomitszym kierowcom, chcę jednak rzucić projekt urządzenia cyklu takich imprez, które byłyby pomyślane przedewszystkiem dla **kierowców-amatorów**, jeżdżących na własnych, serjowych samochodach.

Zdaję sobie w pełni sprawę, iż t. zw. problem amatorstwa, czy półzawodowstwa jest sprawą niezmiernie skomplikowaną i wymaga bardzo delikatnego traktowania. Mając jednak otwarte oczy na te trudności, uważam, iż nie należy się cofać przed próbą częściowego ich rozwiązania, które widzę w zorganizowaniu imprez zamkniętych, na

specjalnych warunkach dla maszyn i kierowców.

Proponuję zorganizowanie rozgrywek o Mistrzostwo Krakowskiego Klubu Automobilowego. Na początek projektuję do rozgrywek trzy imprezy:

1. Rajd pętlicowy, względnie ewent. w dalszych latach inny rajd o charakterze częściowo terenoznawczym, częściowo górskim.

2. Wyścig górski w Ojcowie lub na Kocierzy.

3. Rajd wyścigowy Kraków—Zakopane.

Rajd pętlicowy winien zawierać conajmniej trzy pętlice, każda o zupełnie innym charakterze drogi, o szosach lepszych i drogach gorszych, jednak możliwych dla maszyn. Każda pętla winna mieć wyznaczoną inną przeciętną szybkość, zależną od jakości drogi. Rajd pomyślany jest jako jazda na regularność o dość znacznych przeciętnych.

Na wyścig najlepiej nadaje się szosa pod Ojcowem. Wyścig jednak zorganizowany winien być na mniejszą skalę, niż wyścig roku poprzedniego, wchodzący do Mistrzostwa Polski. Gdyby organizacja wyścigu Ojcowskiego tego roku nastręczała trudności, można wziąć w rachubę wyniki jazdy w czasie wyścigu tatrzańskiego.

Jako trzecią imprezę proponuję rajd na przestrzeni Kraków—Zakopane (od rogatki do pierwszych domów zakopiańskich, na przestrzeni 100 km.), przyczem w rajdzie tym szybkość nie byłaby ograniczona. Rajd ten odbyć się powinien w lecie, w niedzielę o świcie, start pierwszych wozów o godz. 3-ej nad ranem.

Byłoby rzeczą Komisji Sportowej opracować dalsze szczegóły tych trzech imprez, jak ewentualne uwzględnienie kategorji, handicap w rajdzie i t. p.

Do rozgrywek o Mistrzostwo Amatorskie Krakowskiego Klubu Automobilowego dopuszczeni będą kierowcy, którzy jeżdżą na własnych samochodach. Znaczne w tym kierunku wątpliwości nastręczają takie kwestje, czy maszyna wypożyczona przez właściciela odnośnemu kierowcy może być dopuszczona do konkursu? Czy maszyna świeżo nabyta przez zawodnika i na niego niezarejestrowana może być również dopuszczona itp. Nie przesądzając tutaj tej sprawy zaznaczam, iż rozwiązania szukać należy w tem, że od kierowców wymagać się będzie odpowiedniej deklaracji, zaś Komitet (wzgl. Kom. Sport.) urządzająca imprezę, będzie miała szeroko bardzo pojęte prawo nieprzyjmowania zgłoszeń bez podania przyczyny.

W dalszym ciągu byłaby do rozważenia kwestja podziału maszyn zawodników na wyścigowe, sportowe i turystyczne. Wreszcie jako jedną z zasad rozgrywek o Mistrzostwo proponuję, aby zawodnicy przewidziane trzy imprezy odbyli na jednej i tej samej maszynie.

Rzucając projekt zorganizowania imprez, przeznaczonych dla kierowców-amatorów, zdaję sobie sprawę z trudności z tem związanych.

Czy wolno tak drażliwą sprawę jak amatorstwo poruszyć? Czy nie narażam się na niezadowolenie jawne i ukryte niektórych członków Klubu. Sprawa jest skomplikowana, uważam jednakże, iż Krakowski Klub Automobilowy, który na polu organizacji sportu występował niejednokrotnie ze śmiałą inicjatywą, winien się zdecydować i w tej zagmatwanej i delikatnej sprawie poczynić pierwsze kroki.

Ja osobiście mam to przekonanie, że o ile sprawę amatorstwa postawimy dość jasno i sprawiedliwie, to zawody naszego Klubu będą imprezami najbardziej cenionemi przez Polskich sportowców automobilowych.

Tadeusz Bukowiecki.

Co słychać w Klubach regjonalnych.

Z Małopolskiego Klubu Automobilowego.

„Małopolski Klub Automobilowy w okresie zimowym, a więc małej ruchliwości sportowej przystąpił do prac organizacyjnych. Idąc za przykładem Klubów zagranicznych zrozumiano, że strona utylitarna Klubu jest przynajmniej równie ważna jak strona sportowa.

Wyłoniona została Komisja Gospodarcza, która czas swój poświęca na obmyślenie sposobów, któremi możnaby zachęcić liczne rzesze niestowarzyszonych właścicieli samochodów do korzystania z dobrodziejstw, jakie może im dać Klub.

Prócz zatem dogodności turystyczno - drogowych, któremi zajmuje się Komisja Turystyczna, wystarano się o cały szereg zniżek i rabatów we wszystkich działach, mających styczność z posiadaniem samochodów, które w sumie sprawiają, że należenie do Klubu zaczyna się pojedynczemu obywatelowi „kalkulować“.

Równocześnie powstaje kategorja członków, którzy za opłatą minimalnej stawki korzystają jedynie tylko z informacji turystycznej oraz tryptyków. Kategorje takie, liczące zagranicą nawet kilkaset tysięcy członków, są tą szeroką podstawą, na jakiej się nowoczesny Klub automobilowy opiera“.

Z poważaniem
Za MKA. w z. Sekretarza Gener.
(podpis nieczytelny).

Z życia Pomorskiego Automobilklubu.

Sezon zimowy — przeważnie martwy dla automobilistów — zużytkowujemy dla intensywniejszego zapoznania się towarzyskiego członków Klubu. W tej myśli urządzony w dniu 10 stycznia br. bal reprezentacyjny Klubu w hotelu „pod Orłem“ w Bydgoszczy — cieszył się bardzo wielkiem powodzeniem, zyskując sobie miano najwytworniejszego balu w obecnym karnawale. Również i czwartki nasze klubowe — z braku własnego lokalu odbywane co pierwszy czwartek w tymże samym hotelu pod Orłem zyskują stale na frekwencji, łącząc i zespalając brać samochodową i na towarzyskim terenie. — Z żalem natomiast myślimy o odbywającym się bez naszego udziału II. Zimowym Zjeździe Zespołów Klubowych do Krakowa. — Piękna ta impreza, w której chcielibyśmy sięgnąć po laury jednej z pierwszych nagród, co w zeszłorocznym Zjeździe do Kielc ominęło nas z powodu defektu i spóźnionego przez to przybycia 2 maszyn, stawiała nas niestety tego roku przez ograniczenie trasy do maksimum 360 km. — do odbycia „na pusto“, t. j. bez klasyfikacji, około 150 kilometrów, co spowodowało wycofanie się zgłoszonego już zespołu. — Że jednak do 3 razy sztuka — więc „nil desperandum“, a może III. Zjazd Zimowy w roku **przyszłym będzie** na nas łaskawszy!

KRONIKA.

Kupmy zegar.

Zawodnicy, którzy przyjechali na metę „Jazdy Zimowej“ w Zakopanem spotkali się z pewną niespodzianką przy zaliczaniu im godziny przyjazdu.

Regulamin jazdy pomyślany był w ten sposób, iż należało przybyć punktualnie z uderzeniem godziny 4-tej do Zakopanego.

Oczywiście każdy z jadących czas ten obliczał na podstawie swojego zegarka i zegarków swych pasażerów, uzgodnionych z zegarkiem Komandora. Tymczasem w Zakopaném na zegarkach Jury okazały się różnice jednominutowe, to też przy obliczaniu wyników różnice te mogły zaważyć na przeciętnej, a co gorsze na wynikach.

Wobec tego pozwalam sobie zaproponować Klubowi, względnie Komisji Sportowej, by poczyniła starania o uzyskanie na rzecz Klubu wielkiego zegara, podobnego do tych, jakie się używa przy zawodach piłki nożnej.

Zegar ten powinien się znajdować na mecie raidów.

Należy przypuszczać, że po odpowiednich staraniach, któraś z większych firm zegarmistrzowskich zegar taki na rzecz Klubu ofiaruje.

Dyplom zasługi.

W uznaniu chlubnych wyników pracy otrzymał Krakowski Klub Automobilowy od Prezydjum Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki w Poznaniu 1930 r. Dyplom zasługi.

Zebrania Towarzyskie odbywają się w Klubie w każdy czwartek wieczorem, oraz w każdą niedzielę popołudniu od godz. 18-tej, dla Członków oraz wprowadzonych Gości.

Herbatki Sportowe dla panów odbywać się będą w każdą pierwszą środę po 1-szym i po 15-tym każdego miesiąca.

NIEGOSZOWICE
POCZTA I STACJA KOLEI RUDAWA
KOŁO KRAKOWA
TELEFON Nr. 3. ZABIERZÓW KOŁO KRAKOWA

0905

22 stycznia 1931.

Do

P. T. Zarządu Krakowskiego Klubu Automobilowego

w Krakowie, ul. św. Jana 11.

Z powodu rekonwalescencji zalecone mam przez lekarza dłuższe pozostawanie w domu etc. tak, że aczkolwiek z żalem nie będę mógł jawić się na posiedzeniach Zarządu i Walnego Zgromadzenia Krakowskiego Klubu Automobilowego w dniu 26 b. m.

Upraszam P. T. Zarząd o łaskawe przyjęcie do wiadomości niniejszego usprawiedliwienia, a nadto o podanie go Walnemu Zgromadzeniu z prośbą o uwzględnienie.

Pana Vice Prezesa Tadeusza Bukowieckiego najuprzejmiej proszę, by zechciał nadal objąć przewodnictwo na obydwóch posiedzeniach.

Ponieważ z dniem 31 grudnia 1930 wygasł mój mandat jako Prezesa Krakowskiego Klubu Automobilowego, przeto spieszę jaknajserdeczniej podziękować Wszystkim Panom Członkom Zarządu i Komisji Sportowej za gorliwą współpracę, wytrawną pomoc i stateczną radę, z któremi spotykałem się na każdym kroku odpowiedzialnego i nieraz trudnego urzędowania.

Poświęcenie Wszystkich dla spraw Klubu, stwarza w Krakowskim Klubie Automobilowym stosunek koleżeństwa i przyjaźni o tak wysokim poziomie, że dla mnie pozostanie to na zawsze nigdy niezatartem wspomnieniem.

W ciągu dalszym zwracam się do Panów z Zarządu z prośbą, by wybaczyli, jeżeli z tytułu mego urzędowania doznał który z Nich zawodu, rozczarowania, przykrości lub nieprzyjemności.

W czasie pełnienia obowiązków Prezesa, wyłaniają się częstokroć sytuacje bardzo ciężkie i trudne, z których nieraz jest nad wyraz trudno wybrnąć ku zadowoleniu wszystkich.

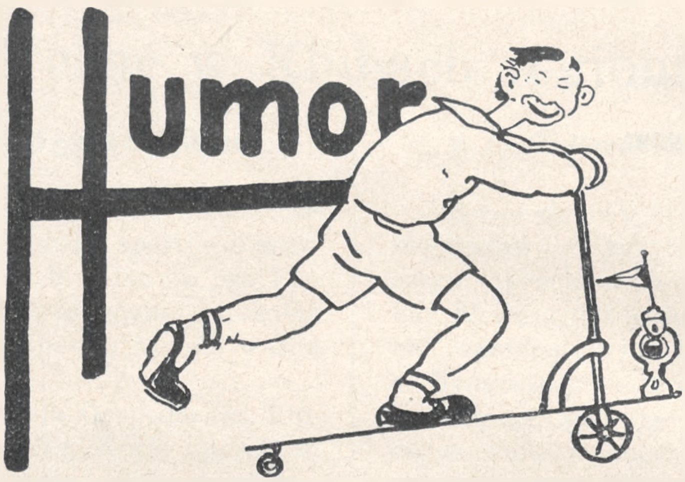
Niewątpliwie mimo zacnego Ciała Doradczego popełniłem niejeden błąd i nie jestem bynajmniej na tym punkcie zarozumiałym, ale przeciwnie uznaję to i proszę o wybaczenie zarówno Zarząd jak i Walne Zgromadzenie.

Za jedno tylko łaskawym Panom z całą stanowczością ręczyć mogę, a mianowicie, że po otrzymaniu zaszczytnego mandatu w Klubie starałem się wszelkiemi siłami, według najlepszej woli i chęci spełnić nałożony na mnie obowiązek.

Czy odpowiedziałem zadaniu, sąd do mnie nie należy, więc schodząc ze stanowiska w normalnym trybie określonym statutem, dziękuję Wszystkim za zaufanie, którem mnie darzyli, przepraszam za błędy lub usterki i w tej ważnej chwili najserdeczniej pozdrawiam i żegnam ustępujący Zarząd i Wszystkich Panów Obecnych na Walnem Zgromadzeniu.

Klub nasz niech żyje!

P. Rostworowski m. p.



„Goj żydowi a nie żyd gojowi".

Członek naszego Klubu p. Wilhelm R. postanowił sprzedać swoją używaną i dobrze zasłużoną „Tatrę". W związku z tem zgłosił się do niego pośrednik, który twierdził, że ma klijenta i zażądał zawiezienia go do tego reflektanta wozem celem zademonstrowania.

Prokurent pana W. R. po dowiezieniu pośrednika do rzekomego odbiorcy przekonał się, iż sprawa nie była realna i że pośrednik chciał, załatwiając rzekomą tranzakcję, dostać się samochodem do wskazanego przez siebie miejsca. Wzięty w ten sposób prokurent pana W. na kawał, postanowił zrewanżować się pośrednikowi i wyrzucił go z wozu kilkanaście kilometrów poza miastem w polu na drodze.

Po kilku dniach p. W. R. otrzymał od pośrednika następującą kartkę, której treść przytaczamy tak jak ona brzmi w oryginale:

Częstochowa, 9. II. 31.

Szanowny i drogi Panie!

Zgodnie jak wielokrotnie już W. P. obiecałem co do sprzedaży „Tatry", to otrzymałem od moich reflektantów akceptowaną cenę 7.7 1/2, 8.000 zł. ale gotówką, przypuszczam, iż jest to cena która zasługuje, aby o nią mówić, ale Pana Prokurent niepowołany do takiej funkcji uważał, że więcej dostanie i starał się po drodze do Katowitz gdzie również na parę minut pokazać klijentom, na szosie mnie wysadził i zaraz znajomym autem dojechałem do Katow. Skąd tu przyjechałem Dodgą od Żmigroda i Panu Wolbergowi sprzedałem za 1.000 dolarów gotówką. Jeżeli Pan ją nie sprzeda to proszę zawsze mnie dać znać i zawsze kupca będę miał, ale bez prokurentów tylko bezwzględnie inteligentnego człowieka, który zna etykę kupiecką i obejścia w handlu. Nalegaj Pan na tego Kierownika, aby on znalazł teraz kupca to pierw trzęsienie ziemi będzie w Polsce ale Tatrę nie sprzeda i dla ciekawości będę czekał aż WPan sam do mnie napisze, ten postępek Wasz tylko potrafi Goj żydowi a nie żyd gojowi.

Abram Gutman.

Kraków, w lutym 1931.

Wielce Szanowny Panie Redaktorze!

Ostatni mój artykuł umieszczony na łamach „Wiadomości Klubowych" w rubryce „Humor Klubowy" przyniósł mi szereg wielkich nieprzyjemności, a to głównie z powodu niedyskrecji popełnionej przez Pana, Panie Redaktorze!

Śmiem Go przeto zapytać:

Jakiem prawem ogłosił Pan mój prywatny list, pisany do Niego, na łamach „Wiadomości?"

Jakiem prawem śmiał zecer czynić w tekście moim swoje dopiski o Pańskiem „rummy" i ogłaszać je wraz z moim listem?

Gdzie jest i był sekretarz Klubu p. Czermak, który winien był nie dopuścić do tego skandalu?

Bo proszę sobie przedstawić, jakie nieprzyjemności mnie spotkały:

1. Przedewszystkiem zwrócił się do mnie wice-prezes p. Bukowiecki z wymówkami, że w liście moim nazwałem go „Tadziem B." Argumentował, że dla osiwiałego weterana automobilizmu, jakim on jest, należało mieć więcej respektu i nie nazywać Go zwykłym Tadziem, a do tego „B". Nie wiedziałem, że czuje on abominację do litery „B" i może do jej wielokrotności. Co najgorsze, że miał właśnie gotowy wniosek na nadanie mi godności Członka Honorowego Klubu i w moich oczach go podarł.

2. Prezes Ripper zagroził mi § 19 ustawy prasowej i jakimś innym ustawy karnej twierdząc, że nieprawdą jest jakoby w czasie pracy nad remontem „Fiata" radził wymontowanie kierownicy, natomiast prawdą jest, że w tym samym czasie flirtował z moją żoną.

3. Dr. Zopoth, powołując się również na § 19 ustawy prasowej twierdził, że w Tarnowie nigdy w życiu nie był.

4. Co mi nagadał Dr. Hladij, tego boję się powtórzyć, a zresztą nie wypada.

5. Najskładniej poszło z inż. Walterem, bowiem pogodziliśmy się zaraz, w bufecie, lecz mię to przecie kosztowało.

6. Firma „Fiat" również zgłosiła swoje pretensje do mnie. Stwierdzam więc, że nie miałem najmniejszego zamiaru uchybić tej marce, znanej zresztą ogólnie z tego, że — co, jak co — ale jej resory są absolutnie niełamliwe i niepękające.

7. Najgorsza nieprzyjemność jednak, która mnie spotkać mogła, to zemsta byłego Prezesa Komisji Turystycznej p. Bukowieckiego, który mi tę Komisję, jako nowemu Prezesowi, w spadku po sobie pozostawił. Co o mnie powie Prezes Regulski z A. P., który mnie zawsze dotąd uważał za człowieka ogromnie potulnego, a to jakoś nie zgadza się z godnością Prezesa Komisji Turystycznej Krakowskiej.

To tylko część nieprzyjemności, na jakie mnie Pan, Panie Redaktorze, przez swoją niedyskrecję naraził. Redakcji „Wiadomości Klubowych" należałaby się, niepierwsza zresztą (vide nr. 9, str. 3) „ostra nagana".

Sądzę, że list ten, jako ciche echo głośnej sprawy, przeczyta Pan sam, nie pokazując go nikomu, nawet sekretarce Klubowej, a broń Boże jakiemukolwiek sekretarzowi Komisji Sportowej, boby sekret djabli wzięli. Prosząc o odpowiedź na moje wyłuszczone na wstępie pytania, łączę wyrazy wysokiego poważania.

Dr. Tad. Piotrowski.

Notatka urzędowa.

Do Sekretarza Klubu WPana Czermaka.

Włączyć w moją prywatną korespondencję. Nie pomieszać z materjałem redakcyjnym.

(—) **Dygat.**

Do Sekretarjatu Klubu.

Przesyła się, jako pomyłkowo tu skierowane.

Sekretarz Komisji Sportowej
(podpis nieczytelny).

Wciągnięto pod L. 286.

Sekretarka Klubu
(podpis nieczytelny).

Do WPana Płk. Dr. Tadeusza Piotrowskiego w Krakowie.

Spełniając prośbę WPana wyrażoną w końcowej treści Jego wyżej przytoczonego pisma, odpowiadam na postawione mi pytania w sposób następujący:

1. Pański prywatny list ogłosiłem na podstawie znanego WPanu niezawodnie prawa Kaduka.

2. Zecer poczynił w treści poprawki, ponieważ miał wypowiedziane stanowisko, które opuścił w dwa dni po wyjściu „Wiadomości" i nie obawiał się zatem żadnych konsekwencyj.

3. Nie mogę z powodu zwykłej solidarności męskiej wyjaśnić Panu, gdzie był wówczas Sekretarz Klubu p. Czermak, który winien był nie dopuścić do tego skandalu, bo mogłoby to wywołać nowy, jeszcze większy, skandal.

Wkońcu zapewniam WPana, że tym razem cała nasza korespondencja nie znajdzie się na łamach „Wiadomości Klubowych".

Łączę zapewnienia o mem prawdziwem poważaniu.

Adam Dygat.

Projekt pierwszej strony naszego pisma wykonał prof. Henryk Uziembło, który swego czasu zaprojektował nam również nasz znak klubowy.

Związany rozmiarami i charakterem pisma, zdołał jednak prof. Uziembło w sposób wysoce artystyczny, a prosty rozwiązać temat rysunku.

Profesor Uziembło interesuje się żywo „Wiadomościami Klubowemi" i obiecał podzielić się z naszymi członkami swojemi wrażeniami z wycieczki motocyklowej w Alpy.

Przypominamy się i czekamy!

Z życia towarzyskiego.

Program tygodniowy:

Poniedziałki — posiedzenia Zarządu.
Środy — herbatki Komisji Sportowej, wspólne kolacje lub męskie zebrania.
Czwartki — wieczory bridge'owe.
Soboty — wieczory bridge'owe.
Niedziele — zebrania towarzyskie od godziny 18-tej dla członków i wprowadzonych gości.

Z ostatniej chwili.

Z Komisji Sportowej.

Komisja Sportowa na posiedzeniu w dniu 9. b. m. uchwaliła ostatecznie następujące imprezy, które wejdą w skład „Krakowskiego Turnieju Automobilowego", który odbędzie się w dniach od 23—25 maja w Krakowie podczas Zielonych Św., a mianowicie:

W dn. 23 maja „Zjazd Gwiaździsty do Krakowa".

W dn. 24. maja „Raid Pętlicowy",

W dn. 25. maja „Gymkhana i Konkurs Elegancji".

Komisja Sportowa uchwaliła już także regulamin „Zjazdu Gwiaździstego“ i „Raidu Pętlicowego“, który to ostatni jest bardzo oryginalny i odbiegający od dotychczasowego szematu.

Nadto zamierzone jest urządzenie w porozumieniu z Biurem Propagandy Turystyki Miasta Krakowa w czasie Zielonych Świąt „Wystawy i Targów Samochodowych“ w budynku poteatralnym przy ul. Rajskiej. Prace przygotowawcze nad tą wystawą są już w pełnym toku.

Odczyt.

Dnia 9-go bm. odczyt „O budowie dobrych dróg i rozwoju ruchu samochodowego“ z wyświetleniem filmów wygłosił p. John V. Lawrence w sali kinoteatru „Uciecha“.

Na odczycie tym urządzonym pod protektoratem naszego Klubu zebrało się około 300 osób, wśród których zauważyliśmy przedstawicieli wszystkich władz i instytucyj miejscowych.

Wyjaśnienie.

W dzisiejszym numerze postanowiliśmy umieścić fotografje wszystkich członków Zarządu, jednak mimo licznych próśb i upomnień nie zdołaliśmy w ciągu miesiąca wydobyć od wszystkich członków Zarządu fotografij.

Wobec tego umieściliśmy fotografje członków Prezydjum i członków honorowych dożywotnich, a fotografje członków Zarządu umieścimy po ich skompletowaniu, co może w ciągu następnego miesiąca nam się powiedzie.

Rozpisaliśmy przed dwoma miesiącami ankietę, z której w sposób sumienny czerpiemy wskazówki dla dalszego rozwoju naszego pisma. Między innemi zalecono nam umieszczanie fotografij członków Klubu i na wstępie postanowiliśmy zaprezentować członkom tą drogą cały nasz Zarząd.

Niestety, niektórzy z członków Zarządu utrudniają nam pracę i przeciągając dostarczenie fotografij na okres tygodni spowodowali opóźnienie terminu wyjścia numeru lutowego.

Wycieczka z Włoch do Polski.

W dniu 7 marca otrzymaliśmy zawiadomienie z Automobilklubu Polski, że w pierwszych dniach maja wybiera się do Krakowa wycieczka Automobilklubu z Bergamo filji „Real Automobile Club d'Italia“ celem uczczenia pamięci płk. Franceso Nullo i Elia Marchetti, poległych w powstaniu styczniowem.

Samochody grupy turystycznej wyjadą z Bergamo 1 maja i przybędą do Krakowa 4 maja br. Grupa sportowa wystartuje z Bergamo o godz. 0.1 i przybędzie do Krakowa o godz. 24-tej, czyli w 24-rech godzinach przebyć ma dystans około 1.350 km.

Wycieczka ma zwiedzić groby wspomnianych bohaterów, znajdujące się w Olkuszu i Chrzanowie, następnie wyjechać do Warszawy.

Krakowski Klub Automobilowy poczynił już kroki celem uroczystego przyjęcia tej wycieczki i zapewnienia jej wszelkich ułatwień.

Zniżka cen benzyuy.

Firma Standard Nobel komunikuje, że obniżyła cenę benzyny na stacjach benzynowych do 82 groszy za ltr. Po tej też cenie są do nabycia w Klubie czeki benzynowe tej firmy.

Osobiste.

P. Major Wacław Hryniewski został kooptowany do Zarządn K. K. A. na posiedzeniu odbytem w dniu 18-go lutego b. r.

Sekretarzem Komisji Sportowej mianowany został na wniosek Prezesa Dr. Macudzińskiego, Pan Inż. Kazimierz Braun, którego Zarząd kooptował w dniu 16-go marca b. r. do swego grona.

CENY OGŁOSZEŃ: Cała strona Zł 400·—, 1/2 strony Zł 250·—, 1/4 strony Zł 150·—.

Klisze wykonano w zakładzie fototechnicznym „Fotochemja“ Kraków, Krupnicza 6. Telefon Nr. 156-66.

Okładkę projektował prof. Uziembło.

Spis Członków K. K. A. z dniem 1 marca 1931 r.

Członkowie Honorowi Dożywotni:

Hładij Michał Dr.
Potocki Antoni hr.
Ripper Wilhelm
Rostworowski Piotr hr.

Członkowie Honorowi Czasowi:

Inż. Antoni Lewalski Konsul
Inż. Karol Rolle, Prez. Miasta
Inż. Henryk Dudek
Gustaw Rödiger, Konsul niem.
Inż. Karol Zinkiewicz
Dr. Mikołaj Kwaśniewski, Wojew.
Karol hr. Raczyński, Prezes A. P.
Dr. Friedrich Freiherr v. Haymerle, Prezes Oe. A. C.
Mjr. Wacław Hryniewski, D-ca V. Dyw. Sam.
Witold Ostrowski, V-Prez. Miasta
Tadeusz Walicki, Szef Bezp.
Dr. Piotr Wielgus, V-Prez. Miasta
Dr. Ignacy Landau, V-Prez. Miasta
Dr. Ludwik Schneider, V-Prez. M.
René Mondon, Konsul franc.
Dr. Artur Meixner, Konsul czeski
Janusz Regulski, Prezes K. S. A. P.
J. O. Dr. Adam Stefan Ks. Sapieha, Ks. Metrop. Krakowski
Mjr. Henryk Doskoczyński, D-ca 5 Baonu Łączności
Gen. Jerzy Łuczyński, D-ca O. K. 5

Członkowie Rzeczywiści Założyciele:

Bartel Witold
Boborowski hr. Władysław
Bohdanowicz Oroszeny Tadeusz
Bukowiecki Tadeusz
Beres Oswald Inż.
Buszczyński Tadeusz
Cienciała Eryk Inż.
Chmurski Adam Inż.
Dąbroski Marjan, Poseł
Dobija Mieczysław Dyr.
Drobniewicz Zygmunt Dr.
Dygat Adam
Hładij Michał Dr.
Jakubowski Franciszek Rtm.
Judkiewicz Jerzy
Kowalski Jan
Koziański Tadeusz
Kwiatkowski Adam Dr.
Lanc Marjan
Lipoński Włodzimierz
Macudziński Bolesław Dr.
Mars Grzegorz
Milieski Witold Dr.
Piotrowski Tadeusz, Płk. Dr.
Polaczek Kornecki Tadeusz Inż.
Potocki hr. Antoni
Potulicki hr. Władysław
Ripper Wilhelm
Ripper Jan
Rostworowski hr. Piotr
Scipio hr. Roman
Słonecki Stanisław
Stadnicki hr. Adam
Starzeński hr. Antoni
Szwarcsztajn Stanisław
Sanguszko hr. Roman
Tyszkiewicz hr. Władysław
Walter Mieczysław
Wawreczko Wiktor
Zakrzeński Władysław

Członkowie Rzeczywiści:

Adamski Kamil
Bieżański Zygmunt
Boborowski hr. Stefan
Buszczyński Bolesław
Bergman Piotr Inż.
Braun Kazimierz Inż.
Braun Mieczysław Mr.
Bujak Ignacy
Baczewski Stefan Konsul
Burtan Stanisław
Biberstein Starowieyski Marjan Dr.
Broniowski Stanisław
Białyniecki Birula Teodor Dr.
Ciszewski Stefan
Czartoryski Ks. Olgierd
Chrząszcz Jan
Czecz br. Marjan
Dąbrowska Michalina
Dębicki Karol
Dunikowski Stefan
Dubieński Józef Inż.
Dobija Kazimierz
Długosz Władysław
Drohojowski hr. Stanisław
Długosz Tadeusz
Drozdowski Zygmunt Inż.
Dobijowa Wanda.
Erlich Jerzy.
Frühling Bronisław Mr.
Fuchs Stefan
Fischer Edmund Dr.
Froncz Anastazy
Florjan J. Władysław Inż.
Fischer Casper Hendrich
Frenkel Józef Dr.
Götz br. Okocimski Antoni
Gostkowski br. Aleksander
Gebauer Antoni
Grabowski Zenon Dr.
Goldklang Alfred
Grossman Max Inż.
Gaweł Marjan
Herget Ryszard Inż.
Hergetowa Jabłońska Irena
Holzer Leon
Horodyski Władysław
Haber Adolf
Herget Stanisław, Radca
Herman Marjan
Hulimka Franciszek
Hilczyński Leszek
Iwanicki Eugenjusz Inż.
Jaworski Jan Walery Dr. Prof.
Jurski Bolesław Inż.
Józefczyk Zbigniew
Janikowski Teofil
Januszkowski Antoni
Kopecki Jerzy Inż.
Koziański Eugenjusz
Kaden Kazimierz Dr.
Krudzielski Zdzisław Inż.
Kwiatkowski Stanisław Dr.
Kwiatkowski Zbigniew
Kostyal Gatty Tadeusz
Krzesiwo Jan Inż.
Komorowski Stanisław
Knaur Albert Dr.
Kozłowski Władysław
Kauczyński Karol Inż.
Karwowski Hugon Dr.
Klassa Eugenjusz Dr.
Kasztelewicz Władysław
Komornicka Marja
Karsch Zygmunt
Kaleta Edmund Dr.
Koźmianowa Marja Ludwika
Lankosz Kazimierz
Lardemer Adam Dr.
Łącki Andrzej Inż.
Mirocki Adam Dr.
Mirocka Janina
Marko Stefan
Marchwicki Wojciech
Mostowski Włodzimierz Dr.
Nowak Witold Mr.
Nowak Juljan Dr. Prof.
Nitsch Eugenjusz Dr.
Oborski Andrzej
Orzelski Kazimierz
Otowski Józef Inż.
Orłowski hr. Karol Stefan
Pawlikowski Jan Gwalbert
Pawłowski Czesław
Potocki hr. Artur
Potocka hr. Krystyna
Potocki hr. Andrzej
Piątkowski X. Eugenjusz
Poklewski Koziełł Wincenty
Ponec Robert
Pilecki Łazarz Dr.
Pilcer Władysław
Polański Stefan Inż.
Pęksa Stanisław, Notarjusz
Postawka Bronisław
Przygodzki Stanisław
Poznański Kazimierz
Pusłowski hr. Franciszek Ksawery
Potocka hr. Marja.
Rubczyński Władysław Inż.
Rudziński Andrzej
Romer hr. Aleksander
Rey hr. Stanisław
Rostworowska hr. Marja
Rosenberg Stanisław
Radziwiłł Ks. Hieronim
Rajski Kazimierz
Ripper Hugo
Reim Artur
Rink Franciszek

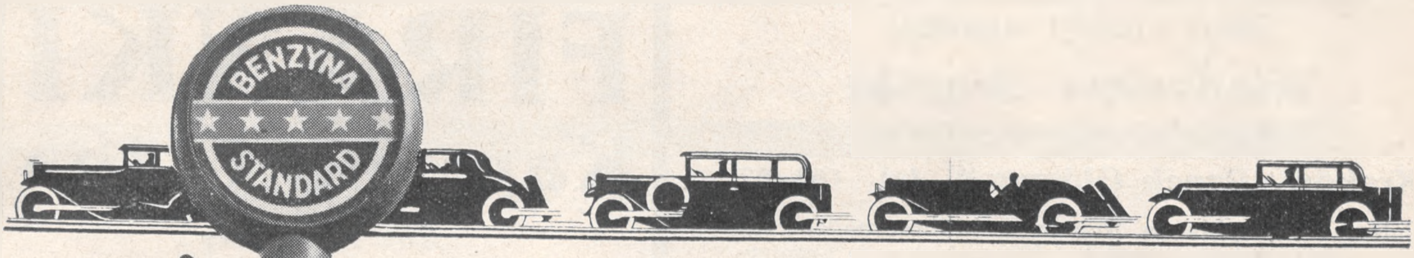
Rutkowski Maksymiljan Prof. Dr.
Reicher Stefan
Rychlewski Bolesław Dr.
Sapieha Ks. Adam
Skórczewska Anna
Słapa Aleksander Dr.
Skarbek hr. Stanisław
Skarbiński Stanisław Inż.
Sozański Stanisław Dr.
Sommerstein Alfred
Śmiechowski Harnisz Janusz
Siemianowski Tadeusz
Sawicka Marja
Sągajłło Witold Inż.
Śmiechowski Wincenty
Starzeński hr. Adam
Stenzel Stefan
Stojowski Jordan Feliks
Stocki Sosnowski Zygmunt
Stein Stanisław Dr.
Stuck v. Villiez Hans
Scheibler Karol Wilhelm
Schiele Herta
Schmeidl Henryk Inż.
Schaedel Walter
Schaardenburg v. Jan Gerrit
Schimitzek Antoni Inż.
Szeptycki hr. Stanisław, Gen. broni
Szembek hr. Marja
Szyszko Bohusz Adolf Prof.
Szatkowski Henryk Dr.
Tomczyk Stanisław Dr.
Tyszkiewicz hr. Jerzy
Teodorowicz Mieczysław
Tempka Tadeusz Dr.
Tempkowa Marja
Tarnowski hr. Andrzej
Tyszkiewicz hr. Michał
Targowski Józef
Tarnowski hr. Artur
Tislowitz Paweł
Urban Edward
Ujejski Marjan Dr.
Wołoszyński Andrzej Dr.
Włodek Jan Prof. U. J.
Wielowieyski Adam
Wiśniewski hr. Stanisław
Walter Zygmunt
Walczyński Wiktor
Wachlowski Wojciech Inż.
Zamoyski hr. Jan
Zieleniewski Eemund Inż.
Zawadzki Stanisław Inż.
Zarzycki Jan
Zieleniewski Zenon
Zopoth Stanisław Dr.
Zwoliński Stefan
Zawidowski Edward
Żmuda Alfred
Żeleński Jan
Żeleński Karol
Zwolski Juljusz Dr.
Zamoyski hr. Stefan

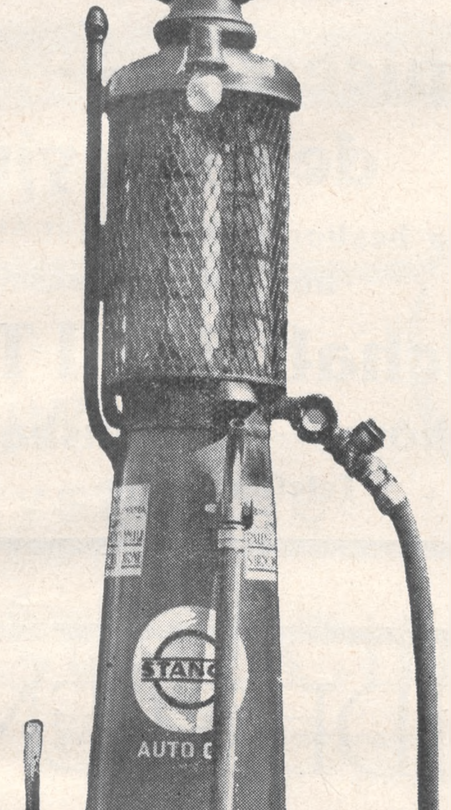
Członkowie Sympatycy:

Braun Włodzimierz, Por.
Baczewska Małgorzata
Buszczyńska Zofja
Czermak Roman
Cieszyński Ignacy Dr.
Dąbrowska Jadwiga
Dygatowa Stefanja
Długoszowa Janina
Frühlingowa Marja
Goetel Walery Prof.
Grabczak Ludwik Dr.
Gostkiewicz Jerzy Por.
Gallowa hr. Olga
Herman Adam Dr.
Hładijowa Zofja
Horodyska Władysława
Holzerowa Klara
Hackbeil Jan Ppłk.
Judkiewiczowa Janina
Jakubowska Elżbieta
Jurzykowski Arnold
Jurska Marta
Jeżowski Bolesław Por.
Kwiatkowska Nazara
Kadenowa Jadwiga
Kowalska Konstancja
Knaurowa Jadwiga
Kęplicz Dunin Klemens
Kopecka Sewa
Kaden Józef
Lancowa Marja
Łodziński Tadeusz Ppłk.
Łącka Barbara
Macudzińska Olga
Oborska Marja
Potulicka hr. Halina
Potocka hr. Elżbieta
Plisnowski Konstanty, Gen. bryg.
Rodziewicz Mikołaj, Por.
Rubel Ludwik Dr.
Rostworowska hr. Zofja
Ripperowa Aleksandra
Skórczewski Witold Dr.
Świtkowski Adam Dr., Kap.
Stadnicka hr. Stefanja
Starzewska Magdalena
Starzeńska Krystyna
Ujejska Krystyna
Wolski Józef, Axel por.
Wasilewski Stanisław, Mjr.
Wężyk Andrzej
Zieleniewska Marja
Zeleńska Lilly
Zajączkowski Zygmunt Dr.

Członkowie Nadzwyczajni:

„Auto Szawe“
„Austro Daimler“
Abrahamer Maurycy
„Artigraph“
Brüll Maurycy
Brüllowa Marja
„Buk“ Ska z o. o.
Brich Ludwik
Blumenfeld Adolf
Blicharski Kazimierz
Bębenek Franciszek
Bobikiewicz Mikołaj
Cohn i Liebeskind
„Caro“ Ska z o. o.
Chudyk Juljan Dr.
Fabryka Kabli S. A.
Fergo Helge
Fundacja Kórnicka
Fabryka Obuwia Marko Ska z o. o.
Fedro Jan
Fabryka Chemiczna „Promonta“
„Galicja“ S. A.
Gajniak Ignacy i Ska
Geiss Jan
Gablenz Jerzy
Głownia Roman
Glatzel Jan Prof. Dr.
Heffner Edward
Haberfeld Jakób
„Herbewo“
Horkawicz Dunin Jan Dr.
Hojniak Józef
Jaworznickie Kopalnie Węgla S. A.
Jasińska Jadwiga
Körbel Stanisław
Kuźnicki Emil S. A.
Klimek Hanka
Kopkowicz Leon Inż.
Kern i Ska
Kolegjum OO. Pijarów
Kietowicz Franciszek Dr.
Kleinman Tibor
Lax Harry
Lipschütz Ryszard
„Lwigród“
Liebling i Oberlender
Mohr Marjan Dr.
Meitlis Izrael
„Miraculum“
Masztelarz Juljan
Meyer Henryk Inż.
Orłowska Bronisława
Olma Karol
Pierwsza Fabryka Lokomotyw
„Polski Fiat“
Polski Zjednoczony Przemysł Kuśnierski Ska z o. o.
Ratz Bernard
Rost Oswald
Rand Szymon Inż.
Spójnia Budowlana
„Solvay“ Fabryka Sody
„Samochód“
Sineiberger Max i Synowie
Sensenwerke Krenhof A. G.
Schaedel Oswald
Szczakowa S. A.
Szczawiński Roman
Tobik Władysław
Towarzystwo Metalurgiczne Ska z o. o.
Węgierska Górka S. A.
Wechsler Wiktor
Vacuum Oil Company S. A.
Zakopiańska Spółka Samochodowa
Załuska hr. Mary
Zwijacz Jan
Zamoyski hr. Zygmunt


BENZYNA
STANDARD



Redaktor odpowiedzialny: Adam Dygat. Wydawca: Krakowski Klub Automobilowy.

Drukarnia Jana Gablankowskiego w Krakowie, ulica Sławkowska 6. Telefon 144-65.